

*das* **AUTO**

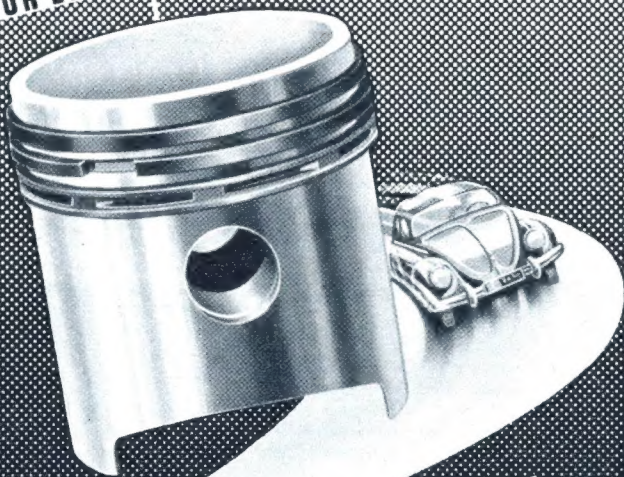
**MOTOR  
UND  
SPORT**



VOM RICHTIGEN FASSETARBEITER  
VERWELT UND SCHICKLICH NUN LE MANS  
DEUTSCHES WOCHEBLATT GRAND PRIX OHNE INTERESSE

HOFF 83  
VERTRAG 8. 1954 1954  
NR. 1. 20

FÜR ZWEI-UND VIERTAKTMOTOREN



**SK KOLBEN**  
SIND SERIENERPROBT

**KOLBENSCHMIDT**  
KARL SCHMIDT G.M.B.H. NECKARSULM/WÜRTT.  
WERKE IN NECKARSULM UND HAMBURG

NIMM DEINEN URLAUB MIT NACH HAUSE!



**Paxette**  
BRAUN  
KAMERAS



mit Wechsellinse und Meßsucher ist eine System-Kleinbildcamera, die jede fotografische Aufgabe spielend meistert.  
Von DM 120.— bis DM 177.—



Jetzt auch mit  
Schneider-Xenar 1:2,8/50  
DM 231.—

Günstige  
Teilzahlungsbedingungen

CARL BRAUN · CAMERA-WERK · NÜRNBERG

Die ideale Revue  
für den Autoliebhaber

**MOTOR  
REVUE**

EUROPA-MOTOR  
HEFT 14 SOMMERAUSGABE 1955 DM 5.—



Lesen Sie das neue Sommerheft 1955

118 großformatige Seiten mit über 150 bisher unveröffentlichten besten Abbildungen, ein Teil davon 4farbig. Aus dem Heftinhalt:

Die 24 Stunden von Le Mans — Ausführlicher Test des Ford Thunderbird — Gestaltung von Auto-Karosserien — 5 Seiten Farbzeichnungen von Walter Gotsche über den Grand Prix von Monaco — Sporteleganz in Leder — Reiseaufsätze: Die Sonne der Provence — Die deutsche Ostseeküste — Auf temperamentvollen Straßen durch die Dolomiten.

Heftpreis DM 5.— + 50 Dpf Porto

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart, Postfach 1042

**Liefere Sie** die Sommerausgabe 1955 (Heft 14) zum Einzelpreis von DM 5.— plus 50 Dpf Porto

**Liefere Sie** die „MOTOR-REVUE/EUROPA-MOTOR“ ab ..... im Abonnement zum Preis von DM 18.— plus DM 2.— für Porto für vier Hefte.

Der Betrag wird am ..... auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 16137 eingezahlt - kann durch Nachnahme erhoben werden.

Vor- und Zuname .....

Ort .....

Straße und Hausnummer .....

## Das Argument der inneren Sicherheit

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 12)

Der Charme, mit dem Alexander Spoerl zu schreiben versteht, macht es zu einer Freude, seine Beiträge zu lesen. Genau wie mit dem Küllchen wird Herr Spoerl auch diesmal mit dem Argument der inneren Sicherheit den sogenannten Vogel abgeschossen haben.

Was mich betrübt, ist das Ende der Geschichte, die so pessimistisch der Verwirklichung seiner eigenen Ideen gegenübersteht. „Nie!“ sagt Herr Spoerl. Es mag wahr sein, denn auch ich bin kein großer Optimist. Doch es gibt doch noch eine andere Möglichkeit. Weshalb die Straße aus Schaumgummi machen, wenn man den Sturz im vierten Stock schon auffangen kann? Ich meine damit den Sicherheitsgurt, mit dem sich jeder Autofahrende festschnallen kann, ähnlich wie im Verkehrsflugzeug. An die Automobilindustrie müßte man in diesem Falle eine viel kleinere (sprich: billigere) Bitte richten, der dann aber auch mit mehr Hoffnung auf Realisierung entgegengesehen werden kann, nämlich eine bessere Verankerung der Sitze und eine Anbringungsmöglichkeit für die Gurte. Die Anschaffung ist dann jedem Käufer selbst überlassen; über zu hohe Kosten wird wohl keine Seite klagen können. Ich glaube, daß sich der Sicherheitsgurt im Auto genauso, wenn nicht noch besser, als der Sturzhelm am Motorrad durchsetzen würde. Denken Sie nur an die vielen Begleiterinnen, denen Sie beim Festschnallen behilflich sein müssen — das alleine wäre schon den Anschaffungspreis wert!

H. Ferus in Newberry, South Carolina (USA)

Wie sehr recht Alexander Spoerl in seinem obigen Aufsatz (AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 12 vom 11. Juni 1955) hatte, wird wohl auch dadurch überzeugend bewiesen, daß die zwar stets gut informierte, in ihrer Kritik an der Automobilindustrie jedoch äußerst zurückhaltende Schweizerische „Automobil-Revue“ in der Ausgabe vom 22. Juni 1955 u. a. schreibt: „Daß die Autoindustrie bisher nicht imstande war, aus eigenem Antrieb auch für die Insassen sicherere Wagen zu bauen, sei nur am Rande erwähnt.“

M. Renner in Zweibrücken/Pfalz

## Die Jlo-Werke schreiben

In Ihrem Artikel über das Dornier-Rollermobil (AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 11) erwähnen Sie, daß die deutsche Motorenindustrie nicht in der Lage ist, für diese Kleinfahrzeuge einen passenden Motor bzw. ein Antriebsaggregat zu entwickeln.

Die Jlo-Werke in Pinneberg haben nicht nur erkannt, daß hier ein neuer Bedarf für Kleinmotoren in den Leistungsklassen von 10–20 PS in nächster Zeit zu erwarten ist, sondern haben auch für diese Fahrzeuge eine Motorenreihe entwickelt, die den Anforderungen, die diese Fahrzeuge an ein Antriebsaggregat stellen — wenn nicht extreme Bedingungen gefordert werden —, voll gerecht wird. Die von uns entwickelte Typenreihe von 200–400 ccm in Ein- und Zweizylinder-Bauart mit angeblocktem Vierganggetriebe für Differential- oder Kettenantrieb und Leistungen von 10–17 PS ist für jeden vorkommenden Einbaufall geeignet. Wir haben bisher davon abgesehen, Propaganda für diese Motorenreihe zu machen, bevor nicht entsprechende Anforderungen an Jlo herangetragen werden. Die Jlo-Werke stehen mit allen Firmen, die solche Fahrzeuge bauen bzw. die Absicht haben, solche Fahrzeuge zu entwickeln, in Verbindung. Auch mit der Firma Dornier ist über den speziellen Einbaufall bei Dornier eingehend diskutiert worden. Wenn die von uns vorgeschlagenen Motoren für diesen Einbaufall bisher nicht zur Anwendung gekommen sind, so lag das weniger an Jlo als an den besonderen Einbauverhältnissen bei Dornier.

Ferner können die Jlo-Werke eine Type nicht in die Fertigung nehmen, wenn nicht nachweislich ein genügend großer Bedarf vorhanden ist. Ohne der Firma Dornier zunahetretzen zu wollen, erscheint es doch zweifelhaft, ob sie mit ihrem Fahrzeug einen solchen Absatz finden wird, daß sich die Auflage einer speziellen Type für die Firma Dornier lohnt. Es dürfte auch Ihnen bekannt sein, daß die Entwicklungs- und Einrichtungskosten eines Motors sich erst dann verzinsen, wenn eine Serienproduktion mit entsprechender monatlicher Stückzahl über Jahre hinaus gesichert ist. Da den Jlo-Werken bisher weder von dieser noch von einer anderen Seite die Gewähr für die Abnahme einer entsprechenden Stückzahl geboten wurde, konnten sie sich auch noch nicht entschließen, die eine oder andere Type dieser Motorenreihe aufzulegen.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie eine entsprechende Berichtigung zu Ihrem Artikel im AUTO, MOTOR und SPORT erscheinen lassen und in dieser Berichtigung auf die Entwicklung bei den Jlo-Werken hinweisen würden.

Jlo-Werke GmbH. in Pinneberg bei Hamburg

**FANAL**

BENZIN

DIESEL

AUTOÖL

...immer Spitzenqualität

### Sie wirken sympathischer

# BRISK

frisiert

... sympathischer, weil es auch auf Ihre Frisur ankommt!  
Brisk gibt Ihrem Haar — was Fett oder Leitungswasser nicht erreichen — natürlichen, guten Sitz, ohne zu fetten, ohne zu kleben.

# BRISK

FRISIERCREME

## hält Ihr Haar in Form!

BK 1862

## Warum wird der Opel-Kapitän benachteiligt?

Das Verkehrsfinanzgesetz enthält die erfreuliche Bestimmung, daß für Schwerbeschädigte die Kraftfahrzeugsteuer entfällt, aber nur für Fahrzeuge bis 2400 ccm Zylinderinhalt. Diese Zahl schließt beachtlicherweise auch Wagen wie den Mercedes 220, BMW 501, Borgward 2400 sowie einige ausländische Typen dieser Größenordnung ein, schlägt jedoch die Tür genau vor der Nase des Opel-Kapitän zu. Immerhin dürfte es manchen Schwerbeschädigten geben, der sich zwar einen Opel-Kapitän leisten kann, möglicherweise aber nicht mehr einen Wagen, der im Anschaffungspreis 30 Prozent höher liegt. Tatsächlich aber ist es derzeit so, daß dieser viel kostspieligere Wagen steuerfrei ist, der Kapitän aber nicht. Was haben sich eigentlich die sogenannten Verkehrs- und Finanzexperten bei der Festsetzung dieser Zahl gedacht? Schließlich mußten sie doch genau wissen, welche Wagentypen mit dieser Zahl in die Vergünstigung mit ein- und welche ausgeschlossen wurden. Fast wäre man versucht, daran zu denken, daß in den hohen Regierungsstellen und Parteispitzen die Mercedes-Benz-Wagen sehr bevorzugt werden und daß „gesunder Föderalismus“ des Schäfferschen Finanzministeriums die Bayerischen Motorenwerke sehr schätzen läßt. Doch sind solche Gedanken hoffentlich zu sketzerisch. Aber vielleicht können Sie mir erklären, warum der Opel-Kapitän solcherart benachteiligt wurde. Ich selbst bin oberschenkelamputiert und fahre als praktischer Arzt seit einem Jahr den Opel-Kapitän 54, den ich vor allem seines bequemen Ein- und Ausstiegs wegen sehr schätze. Aber ich sehe nicht ein, warum ich für ihn die volle Kraftfahrzeugsteuer bezahlen muß, wenn dies andere mit kostspieligeren Autos nicht zu tun brauchen.

Dr. med. H. Zänker in Overath

Leser Dr. Zänker hat vollkommen recht, wenn er auf eine Benachteiligung des Opel-Kapitän schließt. — Die Begrenzung der Kraftfahrzeugsteuerfreiheit für Personenwagen im Besitz von Schwerbeschädigten auf einen Hubraum von 2400 ccm ist nicht neu, sie entspricht dem bisherigen „Rechts“-Zustand. Neu am Verkehrsfinanzgesetz ist lediglich, daß die Steuerfreiheit nicht mehr von der Einkommenslage des Beschädigten abhängig ist. — Die Begrenzung der Steuerfreiheit auf Fahrzeuge bis 2400 ccm ist wohl in erster Linie historisch zu erklären. Als nach der Währungsreform die Gewährung der Steuerfreiheit für Wagen im Besitz von Schwerbeschädigten aktuell wurde, wollte man aus politischen Gründen den Eindruck weitgehender Großzügigkeit erwecken. Da es nun zwischen dem Mercedes 170 und dem 2,5 Liter Opel-Kapitän damals kein anderes Wagenmodell gab, wurde die Grenze so gezogen, daß der einzige damals vorhandene größere Wagen, nämlich der Kapitän, von der Gewährung der Steuerfreiheit ausgeschlossen blieb, während andererseits die Überschreitung der 2-Liter-Grenze einen außerordentlich großzügigen Eindruck hervorrief, praktisch aber ohne Bedeutung war. Durch die zwischenzeitliche Marktentwicklung ist nun die merkwürdige Sachlage entstanden, daß der Opel-Kapitän von einer Steuerbegünstigung ausgeschlossen bleibt, während dies bei anderen Modellen nicht der Fall ist, die in den Anschaffungs- und Betriebskosten teilweise ganz wesentlich höher liegen. Rein sachlich ist diese Benachteiligung des Kapitän durch nichts gerechtfertigt. Alle diesbezüglichen Vorstellungen bei den zuständigen Behörden, die sowohl der VdK als auch die Adam Opel AG. unternahmen, blieben bisher erfolglos. Die Schwierigkeiten seien zu groß, den einmal vorhandenen Gesetzesentwurf sinnvoll zu ändern . . .

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT



## Warnkreuz

Zum Thema „Sicherung von Bahnübergängen“ überreiche ich Ihnen 1 Lichtbild. Es betrifft die Strecke von Kamen nach Werne (Lippe). Bei der Bahn handelt es sich um eine Zechenbahn. Außer der außerordentlich schweren Erkennbarkeit des rechten Warnkreuzes erscheint mir auch die Undurchsichtigkeit der Anpflanzungen rechts seit Jahren bemerkenswert. Ich bin der Meinung, daß in noch stärkerem Maße als bisher bei Unfällen außer den beteiligten Lok- und Kraftwagenführern die Verantwortlichen für den Zustand des Bahnüberganges auf die Anklagebank zu bringen sind.

Ing. Georg Ulbrich in Dortmund

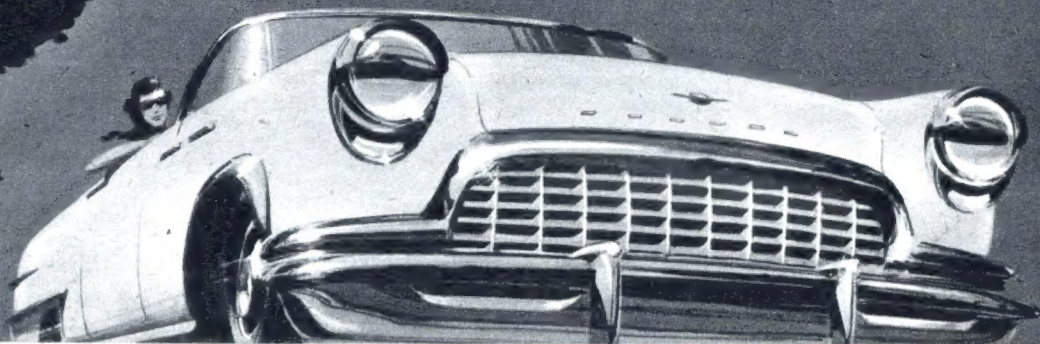
## Warnung vor einem 180-Fahrer!

Samstag, den 11. Juni 1955, bewegte ich mich per VW in zügiger Fahrt gen Stuttgart. Kurz vor Hechingen sah ich aus einer Entfernung von etwa 80 m einen Mercedes 180 (azurblau) von links der Hauptstraße zustreben. Vorsichtshalber schaltete ich zurück und latschte auf die Bremse, denn mir ist auf Grund jahrelanger Erfahrung nicht unbekannt, daß es eine ganz bestimmte Kategorie von Mercedes-Fahrern gibt, die andere Fahrzeuge als solche ihrer eigenen Marke grundsätzlich nicht zur Kenntnis nehmen.

Der Mercedes-Fahrer bog auch tatsächlich, ohne sich nach rechts oder links umzuschauen, in die Bundesstraße ein, und zwar in Richtung Stuttgart. Nun, man gewöhnt sich im Verlaufe einer langen Fahrpraxis ja an einiges. Aber solche Rücksichtslosigkeiten fuchsen einen doch jedesmal wieder. Ich zog also mit einem ärgerlichen, aber präzisen Haken an dem eingebogenen Mercedes vorüber.

Jenseits des Hechinger Tales, Tübingen zu, tauchte der 180 (azurblau) neben mir auf und blieb dort trotz Gegenverkehr. Am Steuer saß ein Mann mit rahmenloser

*Für Ihre Ferienreise  
wünschen wir Ihnen  
eine gute Fahrt!*

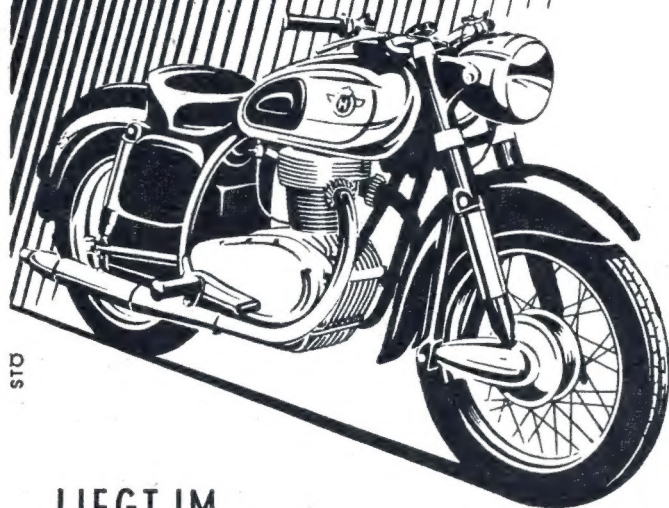


VI 55/3



GUMMIWERKE FULDA K.G.a.A. · FULDA

# DYNAMIK



STC

LIEGT IM  
**HOREX**  
*Resident*

350 CCM  
EINZYLINDER  
130 KM/STD  
24 PS

*Stärkstes und schnellstes deutsches  
Serien-Motorrad seiner Klasse!*

HOREX-WERKE KG - BAD HOMBURG V.D.H

Brille, asketisch aussehend, Alter etwa 45, mit zornrotem Gesicht. Mit der linken Hand hielt er krampfhaft das Steuerrad und in der rechten schwang er drohend eine aus einem ca. 3 cm dicken Seil bestehende Geißel. Uns drei VW-Insassen fiel die Kinnlade vor Staunen herunter. Jedenfalls bremste ich zunächst einmal, um den Mercedes vor uns zu haben. Nun fuhr der Mann vor uns in wüstem Zickzack, ständig mit der Geißel drohend und langsamer werdend. Trotz überholender Fahrzeuge und Gegenverkehr. Da nicht auszudenken war, was der feine Herr vor uns noch alles anstellen würde, zog ich es vor, eine rasche Kehrtwendung zu machen und die Polizei von Hedgingen für den Mann zu interessieren. In Hedgingen merkten wir, daß keiner von uns dreien sich die vollständige Nummer des MB 180 gemerkt hatte, nur die ersten Zeichen: FW 31 —

Ing. Ernst v. Dechend in Laufenburg (Baden)

## Das ist meine Meinung

Der Mercedes 180 müßte statt des Seitenventilers endlich einen vernünftigen Motor haben.

Der Goliath GP 700 müßte einen 1000er-Motor erhalten, dann wäre er ein Verkaufsschlager (Frontantrieb, geräumige Karosserie).

Der DKW 3 = 6 müßte als Sport-Roadster serienmäßig zu haben sein.

DKW hätte neben dem 3 = 6 eine billigere Meisterklasse weiterbauen sollen.

Der kleine Lloyd sollte einen Viertakt-Motor haben und etwa 18 PS leisten.

Der Opel-Rekord könnte auch einige PS mehr vertragen.

Der Borgward-Isabella sollte seine Leistung lieber aus einem 1,8 Liter-Motor schöpfen und dafür das beruhigendere Gefühl der längeren Lebensdauer vermitteln (dann würde er noch mehr verkauft).

Für den 15 M würden 48 (ehrliche) PS durchaus reichen, wenn der Motor dafür elastischer wäre.

Goggo, bleib bei deinem Leisten! Muß denn immer das, was man mit einer solchen Sache verdient hat, in Experimenten verschleudert werden? Wer glaubt noch an das Goggomobil, nachdem die BMW-Isetta da ist und Messerschmitt immer mehr Boden gewinnt? Für vier Plätze ist der Lloyd der Anfang, alles, was darunter ist, ist Illusion.

Wo bleibt ein schnittiges, wirklich elegantes BMW-Zweisitzer-Cabriolet im 328er Stil? Die jetzigen Cabriolets sind zu aufgeblasen, um noch sportlich zu wirken. Man mäßige sich etwas an den Rundungen.

Wenn einer hätte aufpassen und uns den richtigen Kleinwagen hätte servieren müssen, wäre das nicht Tempo gewesen? Ich habe jahrelang darauf gewartet.

Wann entwickelt Ilo, Sachs oder Heinkel einen Kleinwagenmotor, der langsam läuft, narrensicher ist und 100 000 km macht? (Boxer!)

Fritz Busch in Hamburg 19

Wie gesagt, das ist die Meinung von Leser Busch.

Redaktion 'AUTO, MOTOR und SPORT

## D-Schild muß nicht beleuchtet sein!

Es herrscht bei den Kraftfahrern, beim Zubehörhandel sowie auch bei örtlichen Behörden eine erstaunliche Unkenntnis bezüglich der Frage, ob das internationale Kennzeichen, das D-Schild, beleuchtet sein muß oder nicht. Zur Klärung dieser Frage möchte ich folgendes mitteilen: Es ist rechtlich eindeutig klar, daß das D-Schild nicht beleuchtet sein muß!

Der Absatz 6 des § 60 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) lautete ursprünglich wie folgt: „Außer dem amtlichen Kennzeichen darf das Nationalitätszeichen „D“ nach den Vorschriften der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr angebracht werden; es muß bei Dunkelheit oder starkem Nebel auf Fahrten im Ausland beleuchtet sein.“

Schon in der Dienstanweisung für Polizeibeamte zur Durchführung dieses Gesetzes, und zwar in der Dienstanweisung vom 23. Mai 1939, veröffentlicht im Reichsverkehrsblatt 1939, Seite 191, hieß es ausdrücklich: „Die Beleuchtung des Nationalitätszeichens „D“ ist nicht nachzuprüfen.“

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. November 1937 ist durch Gesetzesnovellen wiederholt abgeändert worden. Jetzt gilt die Fassung vom 24. August 1953. Sie enthält im Absatz 6 des § 60 nicht mehr die Bestimmung: „Es muß bei Dunkelheit oder starkem Nebel auf Fahrten im Ausland beleuchtet sein.“ Im Motivenbericht zu dieser Gesetzesänderung wurde ausdrücklich darauf Bezug genommen, daß kurze Zeit vorher die internationalen Vorschriften dahingehend geändert worden sind, daß die internationalen Kennzeichen nicht mehr beleuchtet sein müssen. Abgesehen davon, daß schon früher die Beleuchtung des D-Schildes im Inlande von der Polizei nicht zu kontrollieren war, besteht nunmehr auch für das Ausland keine Vorschrift mehr, das D-Schild bei Dunkelheit oder Nebel zu beleuchten. Das Nationalitätskennzeichen ist ein schwarzer Buchstabe auf einem weißen ovalen Grund. Die Anbringung verchromter oder sonstiger Buchstaben direkt auf der Karosserie ohne weißes Oval widerspricht den gesetzlichen Vorschriften aller Länder und hat in letzter Zeit wiederholt an Grenzen zu Schwierigkeiten für deutsche Kraftfahrer geführt. Vom Kauf und Verkauf solcher Kennzeichen muß daher abgeraten werden. Für Kraftwagen muß das Oval des Nationalitätszeichens 30 cm breit und 18 cm hoch sein, für Krafträder 18 cm breit und 12 cm hoch.

Es dürfte zweckmäßig sein, die Kraftfahrer und den Zubehörhandel über diese gesetzlichen Gegebenheiten zu unterrichten.

Kurt Mair, Verleger in Stuttgart

## Nationalitätszeichen

Nationalitätszeichen in Form einer Landkarte findet man gar nicht selten in Spanien, Frankreich und Italien. Wie lange wird es dauern, bis dieser „schöne Brauch“ auch zu uns nach Deutschland kommt?

E. Wiese



## Fahrer-Auswahl

In letzter Zeit habe ich mich oft über die komische Fahrerauswahl der ältesten Automobilfabrik der Welt gewundert. Meines Erachtens gibt es in Deutschland eine ganze Anzahl von vielversprechenden jungen Fahrern, und da wäre es doch nur recht und billig, wenn man den Landsleuten eine Chance gäbe, ihr Können unter Beweis zu stellen. Zum Beispiel kann ich mir nicht denken, daß es einer englischen, noch viel weniger einer französischen Firma in den Sinn käme, deutsche Fahrer für die Werkswagen zu verpflichten. Damit niemand auf den Gedanken kommt, ich hege vielleicht irgendwelche nationalistische Gefühle, möchte ich erwähnen, daß ich Nicht-deutscher bin. Um so mehr interessiert es mich, was deutsche Leser über diese Sache denken.

Kurt Rommel in London SW 4

## Die Katastrophe von Le Mans

Es sei vorausgeschickt, daß in der Schweiz die Wagen von Mercedes-Benz einen sehr guten Namen haben, viel gekauft und sehr geschätzt werden. Daran wird auch der Unglückswagen von Le Mans bestimmt nichts ändern.

Durch unser ganzes Land geht auch die Empörung, daß der französische Rennleiter das Rennen nicht nach der Bergung der Verletzten und Toten abgebrochen hat, daß er wirtschaftliche Werte über die Ehrfurcht vor dem Menschenleben gesetzt hat. Daß MB. seine beiden übrigen Wagen, wenn auch recht spät, zurückzog, anerkennt man. Unverständlich jedoch, um nicht mehr zu sagen, ist das, was MB. bei dieser Pressekonferenz von sich gegeben hat. Hawthorn habe eine Kettenreaktion ausgelöst, zweimal das Haltezeichen aus seiner Boxe mißachtet und sei dann straßenverkehrs- und rennwidrig gefahren, habe also diese Katastrophe verursacht.

Nun, das Mißachten der Haltezeichen aus seiner Boxe ist eine Sache, die Hawthorn und Jaguar angehen und miteinander auszumachen haben, das geht nun MB. wirklich nichts an. Festzustellen, wie sich die Katastrophe abgespielt hat, ob ein wirkliches Verschulden eines einzelnen feststellbar ist, das ist nun aber wirklich nicht Sache von MB., sondern einzig und allein einer objektiven, über den Dingen stehenden Instanz, nämlich des Richters. Wie wir in französischen Zeitungen, z. B. France-Soir, lesen, haben Television und Amateur-Filmer den Vorgang aufgenommen, und einer der wichtigsten fotografischen Zeugen hat seinen Film der Untersuchungsbehörde zur Verfügung gestellt.

Tatsache ist und bleibt, daß ein MB-Wagen auf die Planken gerast ist, explodiert und in Einzelteilen ins Publikum gefallen ist und mehr als 80 Menschenleben zerstört hat. Wie es dazu kommen konnte, ob und wen eine Schuld dabei trifft, dies zu entscheiden ist nun niemals Sache eines Beteiligten, sondern eines Unbeteiligten. Man kann diese Äußerung, die gleichlautend in den verschiedensten Zeitungen unseres Landes zu lesen war, nicht als „unfair“ oder „taktlos“ abtun; sie deutet auf einen völligen Mangel des Rechtsbewußtseins hin, als ob die Welt nun darauf gewartet hätte, ein Urteil in dieser Sache von MB. zu hören und das nun als Wahrpruch anzunehmen. Wie kann ein berühmtes Werk die Sachlage nur derart verkennen?

Heute sitzt — für uns — MB. in dieser Sache auf der Anklagebank genau so gut wie die Rennleitung und Hawthorn und vielleicht noch andere. Wir müssen aus allem, was bisher bekannt wurde, annehmen, daß eine Reihe von Faktoren dabei mitgewirkt haben. Die Zusammenhänge und eine eventuelle Schuld aufzuklären, wenn es überhaupt möglich ist, dafür ist nur der oder die Richter zuständig. Bei aller Sympathie für das Werk MB. und seine ausgezeichneten Produkte muß dies doch deutlich ausgesprochen werden. Wenn die Beziehungen unter Menschen und Völkern auf lange Sicht friedlich werden sollen, und anständig, im Sport wie im Geschäfts- und politischen Leben, so muß sich jeder an allgemein gültige Grundsätze halten.

Fritz Streckeisen in Zürich (Schweiz)

Als Teilnehmer der DB-Pressekonferenz, die sich mit der Katastrophe von Le Mans befaßte, hatten wir nicht den Eindruck, als wolle Mercedes-Benz einen Schuldigen suchen. Generaldirektor Dr. Könecke brachte allerdings zum Ausdruck, daß sein Haus mit der Öffentlichkeit darin übereinstimme, wenn sie eine Klärung dieses Vorganges verlangt, und stellte fest, daß DB, obwohl einer ihrer Rennwagen der Unglücksbringer war, keinerlei Verantwortung geschweige denn Schuld trage. Chefingenieur Dr. Nalinger begründete dies in einem weiteren Vortrag in allen Einzelheiten und gab eine Darstellung des Unfalls, wie er von DB durch Film, Fotos und Augenzeugenaussagen rekonstruiert wurde. Bei dieser Rekonstruktion konnte es nicht ausbleiben, daß die Kausalkette oder Kettenreaktion, die zu dem Unfall führte, bis zu ihrem ersten Glied aufgerollt wurde. Wir sind der Meinung von Leser Streckeisen, daß die Schuldfrage von eigens dafür eingesetzten Unbeteiligten geklärt werden muß, können es aber andererseits dem Hause Daimler-Benz nicht verübeln, wenn es auf Grund klarer Indizien Zeitungsmeldungen entgegnet, die die Ursache des entsetzlichen Unglücks bei einem Versagen des Mercedes suchen.

Red.

## Schmutzig und herausfordernd

Seit Jahren habe ich in meinen Betrieben Grenzland-Tankhof und Tankhof Habsburg u. a. Ihre Zeitschrift das AUTO, MOTOR und SPORT für meine Kunden ausliegen. Bei der Lektüre Ihrer Zeitschrift ist nicht nur mir, sondern auch meinen Kunden aufgefallen, mit welcher Einseitigkeit, oft sogar Gehässigkeit Sie Probleme behandeln oder Fahrzeuge testen. Als ich dann in der vorletzten Nummer von Kunden darauf aufmerksam gemacht wurde, daß ein Artikel über Kraftstoffqualitäten, der durchaus zum redaktionellen Teil gehörte, nichts anderes war als eine sicherlich gut bezahlte Reklame der Firma BV-Aral, gab es für mich keinerlei Zweifel mehr über die Art Ihrer Berichterstattung.

Ich kann in meinen Betrieben jedenfalls nur Zeitschriften auslegen — die es Gott sei Dank noch in genügender Anzahl gibt —, die sich objektiv und neutral, ohne Schmutzigkeit und Herausforderung, mit den Problemen des Verkehrs und des Kraftfahrzeugs befassen. Ich bestelle daher Ihre Zeitschrift ab sofort ab und stelle Ihnen gerne diese Zeilen für Ihre Rubrik „Leserbriefe“ zur Verfügung.

Grenzland-Tankhof Heinz Harms in Aachen

## Beilagenhinweis

Einer Teilaufgabe dieses Heftes liegt ein Prospekt der Firma POROLASTIC bei. Wir empfehlen ihn der besonderen Beachtung unserer Leser.

# Zweimal MERCEDES DOPPELSIEG

Großer Preis von Belgien

am 5. Juni 1955

und

Großer Preis von Holland

am 19. Juni 1955

auf der Bahn von Zandvoort

Castrol-gepflegt errangen  
die Mercedes-Wagen auch  
diese eindrucksvollen Siege

Ein neuer Beweis für  
die Sonderklasse  
von



Das Oel, von dem Ihr Motor **träumt**



**ŠKODA**



jetzt DM 5400.—

### *Der Wagen für den praktischen Gebrauch*

Der elegante Station-Wagen Skoda 1200 wird Ihnen bei Ihren Unternehmungen bestens dienen. Er ist imstande, 500 kg Nutzlast mitzuführen, hat verstärkte Federung und größere Bereifung. Seine geräumige, spezielle Ausstattung der Karosserie ermöglicht das Mitführen größerer Gegenstände, was die Limousine nicht zuläßt. Er dient Ihnen gleichzeitig als eleganter Personenwagen bei ihren Erholungsreisen – bei Niederklappen der Sitze können Sie bequem schlafen.

Überzeugen Sie sich von seinen enormen Vorteilen bei unserem

Importeur für Süddeutschland:

**KÖNIGIN-GROSS-GARAGE**  
AUTO-PACHTNER  
MÜNCHEN 23  
KAULBACHSTRASSE 82-86

Importeur für Norddeutschland:

**ASCHOFF & CO GMBH**  
KREFELD  
OPPUMER STRASSE 67-69  
Fernruf 28427

Bezirksvertretungen zu vergeben!

**MOTOKOV**

— PRAHA — TSCHECHOSLOWAKEI

## Man kann im Zweifel sein



*wer hier am meisten lächelt: der See (einem gern gebrauchten Zitat zufolge), der Begleiter der beiden bade-  
lustigen Damen (sie werden sich nicht gerade mit Selbstausslöser geknipst haben) oder aber Sie, der Leser (was  
wir am meisten hoffen). Bestimmt würde auch der kleine Lloyd lächeln, wenn er nur könnte.*

### LESEN SIE ZUERST:

#### Die Folge ist,

daß der deutsche Fahrer nur dann zurechtkommt, wenn er daran denkt, was der Lehrer ihm vorschreibt, und dabei niemals unaufmerksam ist. Eine unmittelbare Anpassung an diese künstliche Ordnung gibt es nicht oder nur sehr unvollkommen. (Psychologie und Verkehr, Seite 9)

#### Wir rufen nicht gern

nach der Polizei; aber wo der Appell an Vernunft und Anständigkeit nicht fruchtet, bleibt keine andere Möglichkeit, wenn wir auf unseren Autobahnen einigermaßen geordnete und sichere Verhältnisse herstellen wollen. (Das Drama auf den deutschen Autobahnen, Seite 12)

#### Was habe ich damit zu tun,

wenn die Firma Messing dadurch spart, daß sie die Schwimmer aus gespritztem Nylon herstellt? Das Messingkläppchen ist geblieben. Und damit lebt das Küllchen weiter. — Schnelle Logik aber ist nicht ganze Logik. (Küllchens Begräbnis, Die letzte Seite)

#### Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion . . .	S. 2
Die versenkten Millionen . . .	S. 8
Ganz kurz . . . . .	S. 8
Vom richtigen Pässefahren . . .	S. 10
Der Hund im Auto . . . . .	S. 12
Neue Autos aus Bremen . . .	S. 14
Mußte das sein? 17. Fahre entschlossen! . . .	S. 15
Sie wollen nach Dänemark? . .	S. 16
In Rom sprach man nicht nur vom Benzin . . . . .	S. 18
Benzin aus dem Wasserglas . .	S. 18
Schuld und Schicksal von Le Mans . . . . .	S. 19
Auf Sand gebaut! (Großer Preis von Holland) . .	S. 21
Deutscher Motorrad-Grand Prix ohne Interesse . . . . .	S. 22
Vier Monate mit Bewährung . .	S. 23
Runde um Runde . . . . .	S. 24
Die politischen Lasten der Bundesbahn . . . . .	S. 26
Aufgepicktes . . . . .	S. 27
100 Jahre Moebius-Autol . . . . .	S. 28
100 Jahre Talbot . . . . .	S. 28
Die Straße aus Zucker ist garantiert rutschsicher . .	S. 29
Europas erster vollautomatischer Auto-Silo . .	S. 30
Neue Bücher . . . . .	S. 31

#### Unser Titelbild:

Farbfoto Werner Schmölcke, München



# Die verschenkten Millionen

Da zermartern sich hohe und höchste Beamte in Bonn und bei den Regierungen der bundesdeutschen Länder darüber das Gehirn, wie man wohl auf mehr oder weniger elegante Weise der Kraftfahrt immer noch mehr Geld abknöpfen könne, um damit irgendwelche völlig anderen Dinge zu finanzieren, um der siechen Bundesbahn ein wenig auf die Beine zu helfen oder vielleicht auch einmal, um dem bald aus allen Nähten platzenden Straßenverkehr dort, wo es absolut nicht mehr anders geht, ein klein bißchen Erleichterung zu verschaffen. Man ist weder kleinlich noch zimperlich, wenn es gilt, offen oder versteckt, den Autofahrern neue Steuern, Abgaben, Gebühren usw. aufzuerlegen, zumal das ein sehr vereinfachtes Verfahren darstellt, im Endeffekt dem keineswegs motorisierten „kleinen Mann“ das Geld aus der Tasche zu ziehen, ohne daß ihm dies so recht ins Bewußtsein kommt.

Nun kann man freilich über den progressiv wachsenden Geldbedarf des Staates, über die Notwendigkeit von Art und Umfang gewisser Millionen- und Milliardenausgaben durchaus geteilter Meinung sein; darüber aber wollen wir hier nicht sprechen. Auch der dringend notwendige Behördenabbau, die Verwaltungsvereinfachung, sei hier nicht behandelt. Doch auf etwas anderes müssen wir noch einmal hinweisen, bevor es etwa in Vergessenheit gerät: Es ist geradezu unfaßlich, daß der Staat Jahr für Jahr auf viele Millionen Mark verzichtet, die gewissermaßen auf der Straße liegen und die er nur aufzuheben brauchte. Wir meinen die Brückenreklame an der Autobahn.

Vor einem Jahr etwa hat ihr der Bundesverkehrsminister Seebohm den Todesstoß versetzt, und derzeit werden die letzten Reklameschilder an den badisch-württembergischen und an den hessischen Autobahnbrücken entfernt. Diese beiden Länder nämlich hatten als einzige von dem im Bundesfernstraßengesetz ausdrücklich verankerten Recht Gebrauch gemacht, solche Reklame zuzulassen, und sie haben damit seit 1948 recht gut verdient. Für jede der rund 200 Werbeflächen, die allein in diesen beiden Ländern zur Verfügung standen, zahlten die interessierten Firmen 5000 Mark pro Jahr — und die Nachfrage war größer als das Angebot an verfügbaren Brücken. Gut die Hälfte der eingehenden Beträge war eine glatte Einnahme für die Länder. Und kein vernünftiger Mensch wird behaupten wollen, diese Brückenschilder hätten das Landschaftsbild verunstaltet. Dr. Seebohm behauptete es dennoch.

Wir stehen mit unserer Ansicht keineswegs allein, daß es im Gegenteil sehr gut zu vertreten gewesen wäre, den größten Teil der Autobahnbrücken im ganzen Bundesgebiet für Reklameschilder freizugeben. Mindestens 1000 Brücken wären hierfür ohne weiteres in Betracht gekommen. Würden dann 80 Prozent der Bruttoeinnahmen an den Bund abgeführt, so ergäbe das nicht weniger als 5 Millionen Mark pro Jahr. Vier Kilometer Autobahn könnte man hiervon jährlich gewissermaßen gratis bauen, oder es wäre — und das ist noch viel interessanter — der gesamte Zinsen- und Tilgungsdienst für eine 100 Millionen-Anleihe!

Es gibt bekanntlich noch viel weitergehende Vorschläge, die darauf hinauslaufen, auf den Mittelstreifen der Autobahn im Abstand von etwa 20 Metern Reklameflächen zu erstellen, die nicht nur einen sehr wirksamen Blendschutz, sondern auch die Kleinigkeit von 75 Millionen Mark Roh-einnahmen jährlich für den Bund hätten erwarten lassen. Aber der Bund will sie nicht haben.

Warum eigentlich? Das würden wir selbst nur allzu gerne wissen wollen. Wir haben den Verdacht, daß uns dies auch in Bonn selbst mit dem besten Willen niemand sagen kann. W.O.

# Ganz kurz

## Nicht mehr abgestempelt

werden die Reiseausweise deutscher Reisender an deutschen Grenzübergangsstellen ab 1. Juli nach einem Erlaß des Bundesinnenministeriums.

## Dem Schutze der Tankstellen

im Grenzgebiet dient bekanntlich die Bestimmung, daß nur noch 25 Liter Kraftstoff im Tank zollfrei mit eingeführt werden dürfen. Der Bundesfinanzminister hat die Grenzzollstellen angewiesen, diese Bestimmung großzügig durchzuführen, und zwar vor allem bei Kraftfahrzeugen, die nicht im Grenzgebiet beheimatet sind.

## Ob es die Bundesregierung

für zweckmäßig hält, daß der amtierende Bundesverkehrsminister gleichzeitig Präsident einer in Verkehrsfragen besonders interessierten Handelskammer (Braunschweig) ist, will die SPD-Fraktion mit einer kleinen Anfrage im Bundestag wissen.

## Verkehrssünder künftig

in den Strafanstalten getrennt von den kriminellen Häftlingen ihre Strafe verbüßen zu lassen, beantragt die CSU im Bayerischen Landtag.

## Es mehren sich die Fälle,

in denen sich deutsche Kraftfahrzeugreisende an die ausländischen Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland wenden, weil sie unerwartet größere Reparaturen an ihrem Fahrzeug im Ausland durchführen lassen müssen und ihre Mittel für die Bezahlung dieser Reparaturen nicht ausreichen. Es handelt sich dabei teilweise um erhebliche Beträge. Die ausländischen Vertretungen der Bundesrepublik sehen sich außerstande, in diesen Fällen helfend einzugreifen. Es erscheint daher zweckmäßig, daß deutsche Kraftfahrzeugreisende sich vor Antritt der Reise mit den entsprechenden Mitteln versehen. (Veröffentlicht durch das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung.)

## In Selbsthilfeaktionen

haben die Taxifahrer und das Personal der Kraftpoststelle in Baumholder/Pfalz in der vergangenen Woche eine Straße ausgebessert, da sich die Behörden über die Zuständigkeit zur Ausbesserung der Straße nicht einigen konnten.

## Die neuen deutschen Streitkräfte

werden voraussichtlich etwa 12 000 bis 14 000 Personenwagen und etwa 86 000 bis 89 000 Lastwagen benötigen. Man rechnet dabei mit 20 verschiedenen Typen.

## Die bisherigen Maßnahmen

und Gesetze hätten noch keine organische Ordnung der Verkehrswirtschaft schaffen können, erklärte Staatssekretär Prof. Dr. Leo Brandt vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium auf der Tagung des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure in Stuttgart. Das Verkehrsfinanzgesetz werde zwar für den Augenblick eine Umschichtung veranlassen, aber nicht allein in der Lage sein, das Verhältnis Schiene — Straße zu ordnen.

## Die Klage Fritz von Opels

auf Rückgabe seines in USA befindlichen, als Feindeigentum beschlagnahmten Vermögens hat ein amerikanisches Gericht abgewiesen. Fritz von Opel hatte seine Klage damit begründet, daß er 1939 Staatsangehöriger des Fürstentums Liechtenstein geworden und daher nicht als feindlicher Ausländer zu betrachten gewesen sei. Das Gericht stellte sich jedoch auf den Standpunkt, Opel sei Feind im Sinne des Gesetzes über die Beschlagnahme feindlichen Eigentums und er habe vor allem auch nach der Kriegserklärung der USA weiterhin mit Deutschland in Geschäftsverkehr gestanden. Das Vermögen Opels in USA beläuft sich auf rund 5 Mill. Dollar und besteht, zusammengefaßt in einer Schweizer Holding-Gesellschaft, u. a. aus einer Brauerei, Ölfeldern in Louisiana und einer Gesellschaft, die etwa 300 Tankstellen betreibt. (AP)

## Seit über 50 Jahren

werden Opel-Wagen exportiert, am 24. Juni wurde der 500 000ste für den Export bestimmte Opel-Wagen verladen. Um die ersten 100 000 Opels zu exportieren, brauchte man 37 Jahre, für die letzten 100 000 knapp ein einziges Jahr.

## Jubiläumszahlen

Ing. Kurt C. Volkhart, ehem. Rennfahrer (erste Raketenwagenfahrt) und Kraftfahrzeug-Konstrukteur, 65. Geburtstag am 21. Juni;

Adolf Meurer, Motorjournalist, vor dem Kriege DKW-Rennleiter und VW-Pressechef, 60. Geburtstag am 2. Juli.

## Dividenden

Bosch 8%, Deutsche Erdöl A.G. (DEA) 7%, Triumph-Werke Nürnberg 9%, Accumulatoren-Fabrik Hagen 5%.

## Als erste Schweizer Autobahn

wurde die 4,2 km lange Strecke Luzern-Ennethorw eingeweiht.

## Erstmalig verurteilt

ein deutscher Verkehrsrichter in Frankfurt einen Amerikaner wegen Verkehrsvergehens zu einer Gefängnisstrafe.

## Bereits 2000 Goggomobile

befinden sich im Handel, über 50 Stück werden derzeit täglich fertiggestellt. Bei der Internationalen Alpenfahrt und einigen anderen österreichischen Zuverlässigkeitsfahrten haben sich serienmäßige Goggomobile mit dem aus steuerlichen Gründen für den Österreich-Export auf 300 ccm vergrößerten Motor ganz hervorragend bewährt.

## Ein neues UKW-Autoradio

mit 5 Drucktasten liefert unter dem Namen „Zikade U“ das Rundfunkgerätekombi Wandel und Goltnermann in Reutlingen.

## Dr. F. Llewellyn Smith,

Leiter der Automobilabteilung von Rolls Royce, wurde Präsident des britischen Verbandes der Automobilfabrikanten und -händler. Vizepräsidenten wurden je ein leitender Mann von Nuffield und von der Dieselmotorenfabrik Perkins.

## Panhard

erzielte 1954 einen Reingewinn von 116 Mill. sfrs (1953: 73 Mill.). Bruttodividende 12 (18,4 %) auf das AK von 700 Mill. sfrs. GV beschloß Verdoppelung des AK, die Hälfte der Kapitalerhöhung (350 Mill. sfrs) übernimmt Citroën.

## Die Prämien

der Vollkasko-Versicherung werden für alle Personenwagen zwischen 24 und 30 PS (hauptsächlich also VW) mit Wirkung vom 1. Juli auf 10 % herabgesetzt. Gleichzeitig werden die Haftpflichtprämien für Motorräder und Mopeds angehoben.

## Sauerstoff inhalieren

können ermüdete Kraftfahrer seit einigen Wochen bei einer Raststätte an der Bundesstraße 4. Die Anlage wurde von der Bioklimatischen Forschungsstelle in Lüneburg eingerichtet. In 10 Minuten kann man 100 Liter Sauerstoff einatmen, wenn man 1 DM dafür bezahlt. Es soll damit der schleichenden Vergiftung des menschlichen Körpers mit Kohlenoxyd, dem Hauptbestandteil der Auspuffgase, entgegengewirkt werden.

## Speedoil

brachte eine Spezialpackung für Motorräder, Roller und Mopeds heraus. Die kleine Büchse enthält Speedoil für 50 Liter Kraftstoff. Der absolut dichte Schraubverschluss enthält einen durchsichtigen Meßbecher, der für 1 und 2 Liter Kraftstoff die richtige Menge Speedoil abzumessen gestattet. Speedoil hat sich bekanntlich als Zusatz zum Zweitaktergemisch bestens bewährt.

# Psychologie und Verkehr

Besucht man mit dem Auto die südlichen Länder Europas, so könnte man zunächst glauben, daß es hier noch viel mehr Unfälle geben müsse als bei uns in Deutschland. Erstaunlicherweise aber ist dies nicht der Fall. Es geht schon in *Frankreich* an. Man fährt aus Seitenstraßen in Hauptverkehrsstraßen ein und wird vorher durch nichts gewarnt, oder aber nur durch ein so unscheinbares Schild, daß man sich fast eher dazu aufgefordert fühlt, es zu übersehen als zu beachten. Die Hauptverkehrsstraßen haben dort (prinzipiell Rechtsvorfahrt!) nur wenig Bedeutung und man muß immer damit rechnen, daß plötzlich ein Wagen aus der Seitenstraße herauschießt. Es handelt sich dabei nicht um unüberlegtes Fahren, und der Fahrer in der Nebenstraße schätzt sichtlich ab, ob das Auto in der Hauptstraße noch rechtzeitig abbremsen kann. Hat er sich davon überzeugt, dann fährt er ihm bedenkenlos vor die Räder und zwingt ihn zu scharfem Abbremsen. Das ist dort üblich und es passiert anscheinend kaum etwas dabei.

Auf den kurvenreichen Gebirgsstraßen *Italiens* habe ich mich immer wieder über die Art des Überholens gewundert. Vor unübersichtlichen Kurven wird in solchem Falle einfach laut gehupt, trotzdem aber seelenruhig überholt. Da man oft gar nicht weiß, woher das Hupen kommt, möchte man als Deutscher überzeugt sein, daß durch dieses Überholen an unübersichtlichen Kurven viel Unfälle entstehen, aber es scheint wieder nicht der Fall zu sein. Deutsche allerdings, denen diese Gewohnheit nicht bekannt ist, kommen sicher dadurch oft in Gefahr. Schwierig ist es in Italien auch, mit Radfahrern fertig zu werden. Sie haben kein Rücklicht, meist auch keinen Rückstrahler und oft überhaupt keine Beleuchtung. Außerdem fahren sie mit Vorliebe zu zweien oder dreien nebeneinander. In Deutschland würden viele von diesen Radfahrern totgefahren, in Italien sichtlich nicht, sonst würden sie sich nicht so friedlich mitten auf der Straße bewegen.

Auch andere Fuhrwerke ohne Beleuchtung sind dem Autofahrer in Italien oft im Wege. Mit dieser Gefahrenquelle macht man sich aber mehr noch in *Jugoslawien* vertraut. Hier sind Pferde- und Eselsfuhrwerke, die zum weit entfernten Markt fahren, oft die ganze Nacht unterwegs. Teils einzeln, teils in Zügen trifft man solche Fuhrwerke, alle unbeleuchtet. In Jugoslawien gibt es wenig Autos, aber man wundert sich schon, daß diese wenigen nicht dauernd auf die Fuhrwerke auffahren, wie es bei uns der Fall wäre. Man kann sich auch nicht dadurch schützen, daß man die Mitte der Straße einhält, denn oft überholen sich diese Fuhrwerke noch gegenseitig und sperren dann eine Zeitlang die ganze Straße.

In *Griechenland* sind es weniger solche Fuhrwerke als vielmehr Lastwagen oder Straßenbau-Maschinen, die nachts irgendwo unbeleuchtet auf der Fahrbahn stehen. Einmal sah ich, wie am hellen Tage eine Kurve bis auf eine schmale Durchfahrt durch zwei Lastautos gesperrt war, die nebeneinander standen, während die Fahrer darunter ihre Mittagsruhe hielten. Die zwei Autos boten ihnen mehr Schatten als eines. Das Rasten der Fahrer bringt noch eine weitere Gefahr mit sich. Griechenland ist gebirgig, daher werden abgestellte Wagen an abschüssigen Stellen durch große Steine, die es hier überall gibt, unter den Rädern gesichert. Beim Wegfahren bleiben diese oft mannskopfgroßen Steine liegen; man sieht sie auf allen Gebirgsstraßen Griechenlands. In der Dämmerung oder bei Nacht kann man sehr leicht gegen solch einen Felsbrocken anrennen. Dem Griechen scheinen aber diese Steine vertraut zu sein, er benützt sie im Straßenbau sogar als Ersatz für Verkehrsschilder. Die Griechen haben eine eigenartige Methode, ihre Straßen auszubessern. Sie schneiden an beschädigten Stellen aus der Straßendecke scharfe Löcher heraus und graben einen halben Meter oder noch mehr in die Tiefe, bis sie auf festen Grund kommen. Die Löcher, die auch in der Mitte der Straße sein können, bleiben dann offen, bis sie von einer anderen Arbeitsgruppe, die vielleicht erst nach einigen Tagen hier eintrifft, wieder geschlossen werden. Warnschilder gibt es dabei nicht, aber regelmäßig legen die Arbeiter um die Löcher herum große Steine, die den Autofahrer warnen. Das scheint den Griechen zu genügen, sie fahren nicht in die Löcher hinein, dagegen wahrscheinlich wieder manche Ausländer.

Ähnlich baut man in *Spanien* Straßen. Man fährt vielleicht auf einer gut asphaltierten Straße und sieht sich plötzlich in einer Kurve einem Geröllfeld gegenüber, in welchem Löcher, die noch nicht ausgefüllt sind, und Felsbrocken, die man schon aufgereiht hat, einander abwechseln. Meist findet man in Spanien ein unscheinbares Warnschild vor solchen Straßenabrüchen, aber man kann sich nicht darauf verlassen. Weiter entstehen in Spanien ebenso wie in Jugoslawien Gefahren dadurch, daß die Fußgänger, die in diesen verkehrsarmen Ländern nicht an Autos gewöhnt sind, meist völlig achtlos über die Straßen laufen. Groß ist demgegenüber die

Motorisierung in *Portugal*. In Lissabon konnte man sich wundern, wie wenig Schilder man trotz eines riesigen Verkehrs für nötig hält.

Gegenüber allen diesen Beispielen ist man in Deutschland vielfältig bemüht, den Autofahrer vor Unfällen zu bewahren. Man schirmt die Hauptstraßen durch Warn- und Halteschilder ab. Man gibt den Fahrrädern und Fuhrwerken Rücklichter. Man verbietet das Parken unbeleuchteter Fahrzeuge. Man bringt vor jedem Loch in der Straße ein Warnschild an. Man warnt bei Straßenbauten schon lange vorher und verbietet höhere Geschwindigkeiten als 30, 20 oder gar 10 km/st. Man weist auf das Verkehrsverbot an Kurven durch weiße Streifen jeden nochmal besonders hin. Man erzieht die Fußgänger mehr und mehr, die Straße nur noch an bestimmten Stellen zu überschreiten und gibt sich so viel Mühe mit den Zebrastreifen. Gewiß ungemein viel Vorsichtsmaßnahmen! Aber welchen Erfolg hat man mit all dem in Bezug auf Unfallverhütung aufzuweisen? Ich möchte einmal grob antworten: Gar keinen! In Westdeutschland ist die Zahl der schweren Unfälle absolut und sicher auch relativ größer als in den genannten Ländern. Die Zahl der Toten im Verkehr beträgt in Frankreich nur etwas mehr als die Hälfte von der in der Bundesrepublik, in Italien weniger als die Hälfte. Die Einwohnerzahl ist in den drei Ländern ziemlich gleich groß, die Verkehrsdichte war in Frankreich immer größer als in Deutschland und ist es wahrscheinlich auch heute noch. Kleinere Blechschäden mögen in südeuropäischen Ländern häufiger sein als bei uns, aber sicher nur deshalb, weil man diese dort nicht sonderlich tragisch nimmt.

Bei diesem Mißverhältnis zwischen Bemühen und Erfolg muß sich irgendwo in der Rechnung ein grundlegender Fehler befinden. Ich will versuchen, diesen aufzuzeigen. Nur da ist ein sicheres Fahren möglich, wo sich der Mensch unbewußt und automatisch an die wechselnden Situationen anzupassen vermag. Auf die bewußte Aufmerksamkeit kann nicht gebaut werden, weil sie gemäß einer ihr von Natur eigenen Schwäche nicht immer wach gehalten werden kann, auch beim besten Willen nicht. Die Fähigkeit automatisch richtig zu handeln bildet sich aber nur dann heraus, wenn die äußeren Abläufe eine mehr natürliche Ordnung aufweisen, einer künstlichen ist der Organismus in diesen unbewußten Abläufen nicht gewachsen. In südlichen Ländern bilden auch Vorschriften die Grundlage im Verkehr, aber im einzelnen gestalten die Fahrer von sich aus die Ordnung. Da jeder schnell durch den Verkehr kommen will, aber ebenso jeder darauf bedacht ist, keinen Schaden zu erleiden, erfolgt eine natürliche gegenseitige Anpassung auf Grund der menschlichen Wesenszüge und auf Grund des besonderen Volkscharakters. Bei uns ist alles künstlich. Nicht die Fahrer unter sich bilden die Regeln heraus, sondern die Polizei schreibt in allen Einzelheiten, durch Verordnungen, durch Schilder, durch unterbrochene und nicht unterbrochene weiße Streifen vor, wie man zu fahren hat. Es ist wie in der Elementarschule, der Lehrer allein bestimmt, was richtig ist, der Schüler ist dafür noch zu unvernünftig, er hat sich nur zu fügen. Die Folge ist, daß der deutsche Fahrer nur dann zurecht kommt, wenn er daran denkt, was der Lehrer ihm vorschreibt, und dabei niemals unaufmerksam ist. Eine unmittelbare Anpassung an diese künstliche Ordnung gibt es nicht oder nur sehr unvollkommen. Eine Ordnung dagegen, die sich Menschen auf Grund ihrer Wesensart selbst schaffen, geht ihnen, wie man sagt, „in Fleisch und Blut über“, sie wird zum Inhalt nicht nur des Verstandes und der Aufmerksamkeit, sondern des unmittelbaren Reagierens. Darum „fühlt“ der Italiener, wie er zu fahren hat, auch wenn er sich gerade auf angeregteste mit seinem Mitfahrer unterhält. Der Deutsche fühlt es nicht, ja er soll gar nichts fühlen, sondern er soll nur die Vorschriften im Bewußtsein haben und nach Verkehrszeichen Ausschau halten. Dazu ist aber selbst der aufmerksamste Mensch nicht mit genügender Nachhaltigkeit fähig.

Dem Deutschen ist durch die aufs feinste durchorganisierte, aber doch künstlich von außen her geschaffene Verkehrsordnung die Möglichkeit zum automatisch richtigen Handeln genommen. Die Unfälle, die durch die äußere Ordnung auf der einen Seite verhütet werden, kommen daher auf der anderen Seite wieder heraus. Wahrscheinlich kommen sogar mehr heraus, als man verhütet, sonst würden die Unfälle nicht anhaltend weiter steigen, obwohl man die Verkehrsordnung immer noch mehr ausbaut und die Verkehrserziehung immer noch mehr verbreitert und vertieft. Ich halte es für dringend nötig, daß man diese psychologischen Tatbestände bei künftigen Versuchen, die Zahl der Verkehrsunfälle herabzusetzen, aufs ernste diskutiert. Vielleicht findet man dann die Wege zu einer mehr natürlichen Ordnung.

Prof. Dr. Karl Leonhard

# Vom richtigen Pässefahren

Tausende und aber Tausende von Fahrzeugen aus aller Herren Länder fahren dieses Jahr wieder auf Bergstraßen und den Pässen der Alpen Europas. Darunter ist ein großer Teil überhaupt noch nie in den Bergen gewesen; ihre Fahrer stehen auf einmal vor Problemen, die ihnen völlig neu sind. Andere wieder, die schon Bekanntschaft mit den Bergen gemacht haben, bemerken vielleicht, daß die „Eingeborenen“ ihre besondere Technik haben, mit der sie flott und sicher über alle Berge fahren.

Daß auf den Bergstraßen relativ wenig Unfälle passieren, liegt nicht am guten Fahren, sondern daran, daß die Geschwindigkeit ganz allgemein, der Steigung und der vielen Kurven wegen, ziemlich klein ist, ständig zwischen 15 bis 60 km/st schwankt. Anlaß zu diesen Ausführungen gaben mir zwei kurz aufeinanderfolgende Erlebnisse auf Paßstraßen. Beide Male mußte ich in einer scharfen Linkskurve einen Notstop bewerkstelligen. Das eine Mal kam mir im äußersten rechten Scheitelpunkt der Kurve ein deutscher Wagen entgegen, das andere Mal im Auslauf der Kurve, und darin fuhr ausgerechnet noch ein Fahrlehrer . . . Beide fuhren ganz auf der linken Straßenseite. Beide mißachteten also die primitivsten Fahrregeln, die wir uns hier doch wieder mal in Erinnerung rufen wollen, mit besonderer Berücksichtigung der Fahrtechnik in den Bergen.

Viele Paßstraßen sind schmal und ohne Belag. Trotzdem fahren wir grundsätzlich rechts außen, damit wir uns daran gewöhnen und bei Begegnungen oder Überholenden keine langen Manöver machen müssen.

## Die Linkskurve

Wir haben es in den Bergen meist mit sehr engen, oft um 180° und mehr sich wendenden Kurven zu tun, die zudem in der Steigung oder im Gefälle liegen. Die ideale Linie ist die: bis zum Ende des 1. Drittels der Kurve ganz rechts fahren, dann scharf einbiegen, die Kurve im

Scheitelpunkt bis zur Mittellinie anschneiden, und dann nach rechts außen zu halten, so daß wir am Ende der Kurve wieder ganz rechts sind. Diese Linie dürfen wir nur dann fahren, wenn wir *einwandfrei* feststellen konnten, daß uns kein Fahrzeug entgegenkommt, dem wir mitten in der Kurve begegnen. Wir wissen ja nie, ob der Entgegenkommende die Kurve korrekt fährt, sie nicht zu weit nimmt. Begegnet uns einer *in* der Kurve, dann fahren wir sie ganz rechts außen aus. Ganz wichtig: *vor* der Kurve Tempo verlangsamen, schalten; *in* der Kurve Gas geben und beschleunigen, nachher wieder hinaufschalten. So kommen wir rasch und sicher durch.

## Die Rechtskurve

Die ideale Linie ist hier so: kurz vor der Kurve ganz nach links außen steuern (vorher unbedingt Blick in Rückspiegel, ob nicht gerade noch einer vorfahren will) und dann so zum inneren Scheitelpunkt der Kurve einschwenken, daß wir ganz innen rechts bleiben und weiterfahren können. Auch das dürfen wir nur dann so ausführen, wenn wir *einwandfrei* feststellen konnten, daß wir keinem Entgegenkommenden mit dem Links-Ausschwenken seine Bahn abschneiden. Kommt ein Entgegenfahrender gerade in dem Moment an den *Anfang* der Kurve, da wir ganz links außen am Einschwenken nach rechts sind, besteht keine Gefahr; es heißt dann nur: Gas geben, vorwärts, ja nicht etwa bremsen!

Ist die Kurve aber unübersichtlich oder kommt uns etwas entgegen, dann Tempo mäßigen und die Kurve im kleinsten Radius durchfahren. Doch auch in diesem Falle schwenken wir vor der Kurve bis an die Straßenmitte nach links ein, um im Kurvenscheitel ganz eng am Innenrand durchzukommen. Besonders wichtig bei der Rechtskurve: Tempo und Einschlag so bemessen, daß wir im letzten Drittel, dem Ende der Kurve, nicht in die linke Fahrbahnhälfte hinausgetragen werden, trotzdem aber im Schwung bleiben.

## Gänge und Gas

Beim Bergauffahren trifft man immer und immer wieder Fahrer an, die ihren Motor in einem zu großen Gang bis zum Kochen und erzwungenen Stillstand quälen. Man merke sich als eiserne Regel: sobald die Geschwindigkeit am Berg absinkt, sofort herunterschalten, lieber zu früh als zu spät, immer den Motor auf Touren halten. Man darf einfach am Berg nicht schaltfaul sein, sonst fügt man dem Motor nur Schaden zu. Wir müssen eines dabei bedenken: eine Steigung, die unser Motor auf 100 oder auch 500 Meter über dem Meeresspiegel noch mühelos im III. Gang bewältigt, bringt ihn auf 2000 oder 2400 m ü. M. zum Stöhnen. Denn in dieser Höhe hat er 20—25 Prozent seiner Kräfte verloren, also ein Fünftel bis ein Viertel weniger PS, wegen der dünneren Luft und der entsprechend schlechteren Füllung.

Nun kommen die Kurven, die engen, in der Steigung, die oft im inneren Radius größer als vorher in der Geraden ist. Jetzt brauchen wir alle Kraft, bei niedriger Geschwindigkeit. Darum schalten wir nochmals einen Gang tiefer, und wenn es der I. Gang ist. Das Schaltmanöver muß aber 30—50 m *vor* der Kurve beendet sein; dann können wir uns ganz auf das richtige Kurvenfahren konzentrieren. Mit dem Schalten sind wir langsamer geworden, geben daher *in* der Kurve Gas, weil das uns besser heranzukommen hilft. Wir bleiben dann auch nicht mitten in der Kurve oder an ihrem Ende in gefährlichster Situation stecken, wie das dem Unerfahrenen so gerne passiert.

Wir behalten das Fahrzeug auch in der Kurve in einem genau dosierten Schwung, beschleunigen in der Kurve und können nachher sofort wieder in einen höheren Gang schalten. Sind wir zu langsam geworden, so langt es bei andauernder Steigung nämlich u. U. gar nicht mehr, um in einen höheren Gang zu kommen. Wir kriechen dann den Berg hinauf und bilden für die an-



In den Tremolakurven der Gotthard-Südseite reihen sich etwa 30 solcher Haarnadelkurven aneinander.

Hier gleich ein paar Schulbeispiele. Der VW hat die Kurve nach links offenbar zu eng genommen. Er strebt jetzt nach rechts außen und kommt wenigstens dem abwärtsfahrenden Renault nicht mehr in die Quere. Wäre der VW ganz korrekt gefahren, so hätte dieser Renault etwas mehr nach links oushulen können.

Ganz gefährlich fährt aber der Fiat mit dem vielen Gepäck auf dem Dach, ganz, als ob er allein da wäre und keiner von oben kommen könnte. Er muß jetzt zuerst geradeaus halten und dann scharf nach links abbiegen, um dem Renault den Weg freizugeben. Der letzte in der Kurve, der Fiat 1400 mit den Weißwandreifen, packt die Kurve korrekt, nämlich außen rechts, an.

Fotos (2): Giegel (OCST)

dern ein Hindernis. Dieses Kurvenfahren am Berg sollte man üben und wieder üben; wenn man es dann begriffen hat, macht einem das Pässefahren riesige Freude.

Halten wir unterwegs beim Aufwärtsfahren, so suchen wir einmal einen Platz neben der Straße, um den Verkehr nicht zu hindern, und zum zweiten stellen wir den Motor nicht gleich ab, sondern lassen ihn im Leerlauf noch ein paar Minuten weiterdrehen. Das gilt auch für das Anhalten auf der Paßhöhe, bevor man die Aussicht bewundert. Aus zwei Gründen: das Kühlwasser soll weiter zirkulieren und den nun unbelasteten Motor kühlen, und wir vermeiden zudem die Bildung von Dampfblasen in der Benzingleitung. So werden wir keine Schwierigkeiten beim Wiederanfahren haben; doppelt wichtig an heißen Sommertagen.

### Abwärtsfahren

Die goldene Regel, im gleichen Gang abwärts zu fahren, den man in dieser Steigung aufwärts benützen würde, gilt immer noch und mehr denn je. Je höher und länger der Paß, um so wichtiger ist sie. Der Motor soll bremsen, und mit dem Gaspedal beherrschen wir das Fahrzeug. Die Fußbremse ist nur Zusatz für besonders steile Stellen, zum Anhalten und für Notfälle. Genau wie aufwärts, schalten wir auch abwärts vor den Kurven (30—50 m vorher) in den niedrigeren Gang. Lieber in der Abwärts-Kurve etwas Gas geben als bremsen müssen. Gerade davor haben Ungewohnte aber Angst, und darum muß man es üben, bis man spürt, wieviel sicherer man so den Wagen in der Hand hat. In der Geraden kann man dann wieder in einen höheren Gang schalten.

Wer ständig im Bergland fährt, denkt nicht daran, wie ungewohnt und schwierig das Pässefahren für Flachlandbewohner ist. Die Eindrücke der gewaltigen Berglandschaft lenken die Aufmerksamkeit ab, manchen Flachländer bedrückt sie zuerst oder gar dauernd. Die Straße führt oft hart am Abgrund vorbei. Unwillkürlich fürchtet sich der Neuling davor, richtig rechts außen zu fahren, wenn es da senkrecht hinuntergeht. Das müssen wir überwinden; denken wir nur daran, daß auch große Omnibusse und Lastwagen ganz am Rande fahren müssen. Daran

muß man sich gewöhnen; also üben! In aller Herrgottsfrühe sucht man sich einen noch stillen Paß aus, fährt ihn hinauf und hinunter und feilt seine Technik immer mehr aus.

Nun noch einige Regeln, die man wissen muß. Der Verstand sagt sie zwar einem schon, aber in den Alpenländern sind sie zur Sicherheit noch gesetzlich verankert.

Man darf *nie* im Freilauf oder ausgekuppelt bergab fahren. Abgefahrene Bremsbeläge, geriefte oder verzogene Bremstrommeln kommen teurer zu stehen (Lebensgefahr, wenn die Bremsen überhitzt werden und Fading zeigen!) als das bißchen ersparte Benzin.

Der Abwärtsfahrende hat anzuhalten, wenn ein Entgegenkommender Schwierigkeiten hat, durchzukommen. Das bedeutet, wenn ein Post- oder anderer Omnibus auf schmaler Straße herankommt oder auch ein normaler Wagen, so suchen wir uns rasch ein Plätzchen zum Anhalten oder fahren gar rückwärts zu einem solchen. Wir kommen abwärts schon wieder los, aber für den Aufwärtsfahrer kann es sehr schwierig sein, mit Vollast in der Steigung anzufahren. Eine weitere Vorschrift lautet, wir sollen auf 6 m anhalten können, das heißt, nur mit 15—20 km/st fahren. Praktisch hält das niemand ein, außer vor und in Kurven. In der Schweiz gelten die Vorschriften für Bergstraßen nur auf solchen kurven- und steigungsreichen Straßen, die unter 6 m breit sind. Der Sustenpaß z. B. gilt daher nicht als Bergstraße.

Bergpoststraßen sind am Anfang mit einem runden Schild bezeichnet: schwarzer Grund mit gelbem Posthorn drin, gelber Rand. Ende: rundes schwarzes Schild, mit gelbem, waagrechttem Strich, Posthorn darüber, gelber Rand. Das heißt: Postautomobile kreuzen normal. Aber beim Überholen und Überholtwerden weichen sie bergseits aus.

Sicherheitslinien (ausgezogene weiße Linien) gibt es nicht nur in Städten und Dörfern, sondern auch auf Bergstraßen. Sie verpflichten jeden Fahrer, rechts davon zu bleiben. Links davon lauert der Tod! Auf Bergstraßen sind es manchmal rote oder weiße Pflastersteine oder eingelassene Metallknöpfe, die das gleiche bedeuten.

Kommen Sie zu Straßentunnels, bitte vorher das Tempo mäßigen und Licht einschalten (Schein-

werfer, aber abgeblendet). In den Tunnels der Alpenstraßen tropft meistens Wasser herunter, die Straße ist naß und gefährlich, und wenn Sie aus der überhellen Bergsonne ins Dunkel hineinfahren (Sonnenbrille vorher abnehmen!), sehen Sie fast nichts. Darum langsam. Hat sich das Auge ans Dunkel gewöhnt, geht es wieder schneller.

Vorbereitung einer Alpenfahrt: Lassen Sie Motor und speziell Bremsen nachsehen, nachstellen oder neu belegen. Dann aber prüfen Sie bitte selber nach, indem Sie auf stiller Straße einen kräftigen Stop ausführen, ob alle Bremsen gleichmäßig ziehen. In den großen Schweizer Städten (Basel, Zürich, Bern, Genf) können Sie die Prüfung auf einem Bremsprüfstand des TCS oder ACS gegen kleine Gebühr nachholen.

Und nehmen Sie warme Kleidung mit: in den Bergen, auf Paßstraßen kann es mitten im Sommer ebensogut tropisch warm wie bissig kalt sein, unter 0°, und dazu sturmartiger Wind wehen, ja auch Schnee fallen. Tanken Sie unten im Tale auf und prüfen Wasser- und Ölstand nach. Es kann 15—20 km und mehr dauern, bis Sie wieder zu einer Tankstelle gelangen; und diese Kilometer zählen wie 50—60 km in der Ebene, weil wir in den niedrigen Gängen fahren.

Wenn Sie Ihre Pässefahrt auf den Herbst, etwa September bis Oktober, verlegen, so nehmen Sie ruhig für alle Fälle die Schneeketten oder zwei Schneereifen für die Hinterräder mit. Im Notfall können Sie Schneeketten auch in einer Werkstatt am Fuße eines verschneiten Passes mieten. Die meisten Schweizer Pässe werden bis in den Oktober freigehalten, der Julierpaß (Chur — Lenzerheide — Julier — St. Moritz — Maloja — Comersee) sogar das ganze Jahr hindurch. Am Gotthard können Sie Ihr Fahrzeug per Bahn durch den Tunnel schleusen, ebenso am Simplon.

Und zum Schluß: fahren Sie in den Bergen nicht ängstlich, sondern zügig, dafür danken Ihnen der Motor und die anderen Straßenbenützer. Benützen Sie die frühen Morgenstunden. Die Landschaft zeigt dann viel mehr Relief, und die Straßen sind noch weniger belebt. Auf den Bergstraßen gut zu fahren ist eine Kunst, die man lernen kann und daher — wie jede Kunst — üben muß.

Fritz Streckeisen

Die Gotthard-Paßstraße ist auf der Südseite (Tessin) sehr gut ausgebaut und gepflastert. Die Nordseite ist gerade im Ausbau begriffen.

Diese Rechtskurve wird von beiden aufwärtsfahrenden Wagen falsch genommen. Der große schwarze hätte so schön vor der Kurve nach links außen ausholen und die Kurve eng nehmen können, aber nein, er läßt sich auf die linke Fahrbahnhälfte hinaustragen und muß jetzt ganz scharf nach rechts einbiegen, um dem entgegenkommenden Renault nicht in die Quere zu kommen. Auch der unten nachkommende Lancia greift die Kurve ganz falsch an und wird sie kaum richtig nehmen können.

Der von oben herabkommende schwarze Wagen hat nach links ausgeholt und schwenkt gerade zum Scheitelpunkt der Kurve, innen, ein.



# Der Hund im Auto



Foto: Ritz

Sie kennen doch unter den Witzern um Klein-Erna auch diesen: Die Lehrerin fragt: „Was tut der Tierfreund, wenn es draußen kälter wird? Nun — Klein-Erna?“ — „Wir nehmen die Ziege ins Schlafzimmer, Fräulein Lehrerin!“ — „Wie — die Ziege ins Schlafzimmer? Stinkt das nicht scheußlich?“ — „Na — da muß sich die Ziege dran gewöhnen.“ Soweit Klein-Erna.

Ein unfeiner Witz? Gar kein Witz. Die Ziege jedenfalls fände nichts daran zum Lachen. Denn der Mensch ganz allgemein riecht für die meisten Tiere nicht gut.

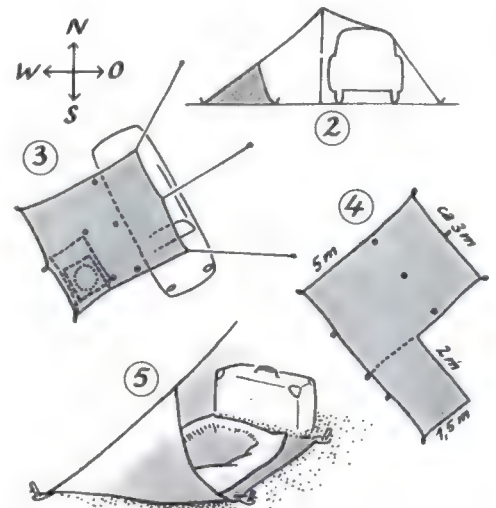
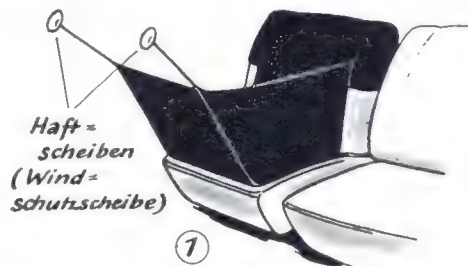
Beobachten Sie einmal, mit welcher Duldermiene ein Hund in die Bundesbahn steigt (und in jede andere Eisen- oder Straßenbahn natürlich)! Wie er sich sofort ein Plätzchen sucht möglichst nahe an der Tür, und wie er, die Schnauze dicht am Boden, jeden kleinsten Hauch frischer Luft zu schnuppern bestrebt ist! Mit der gleichen noblen Fassung steigt er auch ins Auto. Er rümpft nicht die Nase, wie wir es in seinem Fall täten. Nein, er stupft dem Herrle und Fraule auf dem Vordersitz mit der Schnauze ins Genick, um zu zeigen, daß er auch diese Zumutung nicht übelnimmt. Dann aber hält er die Nase diskret zum Fenster hinaus. Wenn er kann! Bei den meisten Wagen ist das nur auf dem Vordersitz möglich. Der Hund braucht aber im Auto ein möglichst für ihn erreichbares offenes Fenster. Richtig wäre also eigentlich der Platz neben dem Fahrer, und zwar wegen einer weiteren Forderung: er soll möglichst oft aussteigen können, mindestens stündlich, besser aber halbstündlich. Und mit dem Wunsch Nr. 2 können Sie ihm auch gleich den nächsten erfüllen: den nach frischem Trinkwasser.

Der Platz neben dem Fahrer, so günstig er also ist für den Hund — einen großen Nachteil hat er doch: der Fahrer könnte behindert werden. Wie leicht kann Cäsar in der Rechtskurve gegen den Schalthebel rutschen

und die kleine Fiffi jaulend kopfüber in das Fußhebelwerk. Kommt also als nächste und nicht mehr ganz so selbstverständliche Forderung die Nr. 4: eine nach links und vorn abgegrenzte Koje, die auch für die hintere Sitzbank zu gebrauchen wäre. Eine Pflicht auch Ihren nicht ganz so hundenärrischen Fahrgästen gegenüber! Hundehaare, Pfotenabdrücke usw. gehören nicht auf die Polster. Bild 1 zeigt den Vorschlag für ein solches Hundeabteil, faltbar, aus irgendeinem groben, rutschsicheren Stoff. Er sei der Zubehöriindustrie empfohlen. Die Idee stammt vom Verfasser, was er ebenso bescheiden wie ausdrücklich festgestellt haben möchte.

Wenn Karo noch einen Wunsch äußern darf, so den: in dem engen Raum mit Unterhaltung und Radio auf Zimmerlautstärke zu bleiben; denn Karo hat empfindliche Ohren. Wenn er allerdings selber loslegt... lassen wir das also. Wenn Sie aber einmal irgendwo einen Hund im Kofferraum eingesperrt entdecken, so entlassen Sie ihn bitte sofort, wenn es möglich ist. Eigentlich sollte man den stumpfsinnigen Besitzer an Hundchens Stelle hineinquetschen und Hundchen ans Steuer setzen.

Hund und Camping — in aller Kürze wenigstens ein Vorschlag, der sich bewährt hat. Da ist zunächst ein ganz einfaches Vordach, wie man es fertig kaufen oder von der Planenfabrik aus leichtem Segeltuch nähen



nen Sie nun alles mögliche unter das Vordach stellen (zugleich das Windschutz für Mäxchen) — es kommt garantiert nichts weg. Im Gegenteil. Wenn sie ihn nicht ziemlich kurz an die Leine legen, sammelt er die Hosenbeine vorüberschlendernder Nachtwandler hinzu. Also vorsichtshalber nachts an die Leine, in der Hoffnung, daß die Zeltplöcke nicht zu Laternenpfählen werden.

Ein ähnliches oder noch besseres Hundehotel kann man natürlich auch an andere Stoffe, etwa unter das Überdach eines Zeltes, nähen lassen. Aber immer an der Ost- oder Nord-, im allgemeinen also der rechten Seite beim kompletten Zelt. Das Hundevieh auch nachts im Wagen zu haben oder im Zelt, ist nicht jedermanns Sache und ist, wenn es die Größe etwa des Zwergschnauzers überschreitet, schon aus räumlichen Gründen nicht zu empfehlen. Auch aus andern — siehe Klein-Ernas Ziege. L. Ritz

lassen kann (Bild 2, 3 und 4). An die SO-Ecke (vgl. Bild 3) dieser Plane läßt man für Hektor ein weiteres Stück mit zwei Zeltschlaufen annähen (Bild 4). Schlägt man diese Bahn nach innen (Bild 5), so entsteht eine tütenartige Hundehütte, geschützt gegen Ost und

# Das Drama auf den deutschen Autobahnen

AN einem frühen Sommermorgen fuhr ich einmal mit einem schnellen Sportwagen die schnurgerade Autobahn Heidelberg—Frankfurt. Es herrschte kaum Verkehr; irgendwo weit vor mir sah ich einen Punkt am äußersten rechten Rand der Fahrbahn, der sich beim Näherkommen als ein parkender kleiner Renault entpuppte. Seine linke Tür stand offen. Der Besitzer wird Blumen pflücken, sagte ich mir und sah keinen Grund, mit dem Tempo herunterzugehen. Aber vorsichtshalber hupte ich. In diesem Moment — ich war vielleicht noch 60 m entfernt — schloß sich die Tür des Renault, er fuhr an, quer über die Fahrbahn, mir rigoros den Platz versperrend. Ich näherte mich mit 42 m pro Sekunde, an Bremsen war nicht zu denken, nur an die Lücke, die mir blieb: vor oder hinter dem Renault? Also hinter ihm; wenn er plötzlich stehenbliebe, würde ich den Notausgang

aufs Feld riskieren mit der wahrscheinlichen Aussicht, mich zu überschlagen. Es ging, ganz knapp. Der Renault merkte nichts von allem. Ich sah ihn im Rückspiegel den Grünstreifen überqueren und auf der andern Seite heimwärts fahren. Vermutlich hat sein Fahrer vor Bürobeginn nur ein bißchen Luft schnappen wollen.

Angenommen, er wäre etwas zögernder angefahren, hätte womöglich, als er mich herankommen sah, beim Überqueren der Fahrbahn gehalten, dann wäre ich, um ihn nicht zu rammen, stockvoll auf den Acker gedonnert. Und mein Passagier und ich hätten in der Unfallstatistik unter „zu hoher Geschwindigkeit“ als Unfallursache figurieren.

Als die deutschen Autobahnen angelegt wurden, galten sie zu Recht als die sichersten Straßen Europas. Heute gilt das nur mehr mit großen Vor-

behalten. Dabei haben sich die Autobahnen — abgesehen von den immer weniger werdenden kurzen Einbahnstrecken — nicht verändert. Aber die Fahrer sind anders geworden. Heute regiert auf den Autobahnen Rücksichtslosigkeit, Schlamperei und Unvernunft. Das oben zitierte Erlebnis ist kein Einzelfall mehr; mit ähnlichen Beispielen, die in den letzten zwei Jahren meinen Bekannten und mir bei etwas weniger Glück und Geistesgegenwart hätten den Hals brechen können, ließe sich unschwer dies Heft füllen.

Bei jeder Betrachtung über die Autobahnen muß man davon ausgehen, daß sie als Schnellverkehrsstraßen gebaut worden sind und als solche benutzt werden sollen. Nun ist „schnell“ ein relativer Begriff, der bei den verschiedenen Fahrermentalitäten außerordentlich stark variiert. Die Werksfahrer von Daimler-Benz, die einen 300 SL im Langstreckenversuch fahren, werden 200 km/st Dauergeschwindigkeit als mittelschnell bezeichnen, während die Sonntagsfahrer, gewöhnt, auf den Landstraßen mit 60 dahinzuzuckeln, ihre konstanten 90 auf der Autobahn als ausgesprochen schnell empfinden. Und hier haben wir schon den Ansatzpunkt: weil sie guten Glaubens sind, mit diesen 90 schnell zu fahren, weil diese 90 km/st für ihr Fahrvermögen auch tatsächlich schnell sind, glauben sie, sich wie ein Schnellfahrer benehmen zu können. Ich möchte hier jedoch gleich einschalten, daß die wirklich schnellen Fahrer auf der Autobahn — durch tausend böse Erfahrungen gewitzigt — die vorsichtigsten sind. Sie leben sozusagen mit ihrem Rückblickspegel, stellen sich, noch Hunderte von Metern entfernt, auf die vor ihnen befindliche Situation ein, weil sie wissen, wie lang die Bremsstrecken bei 140 und mehr km/st werden, und rechnen, weil sie selbst schnell sind, jederzeit mit solchen, die noch schneller fahren.

Nicht so der typische subjektive Schnellfahrer mit seinen 90 oder 100 km/st. Für ihn ist dies Tempo neu und außerordentlich, wozu noch kommt, daß er mit schlicht deutschem Starrsinn denkt: my car is my castle — sollen die ändern sich gefälligst meiner Fahrerei anpassen. Hier der Katalog seiner Dummheiten und Rücksichtslosigkeiten:

- Stur fährt er links, weil er ja (um 10 km/st!) rascher fährt als die andern.
- Fährt er nicht stur links und hat ein anderes Fahrzeug vor sich, so haut er den Winker oder Blinker plötzlich links heraus und schwenkt auch schon links zur Seite, ohne sich im Spiegel zu vergewissern, ob er nicht die Fahrbahn eines hinter ihm folgenden Schnelleren versperrt.
- Macht er nicht diese beiden Kardinalfehler, so womöglich einen ändern, der nicht weniger gravierend ist: das Kettenüberholen. Der Normalverkehr rollt mit 80 auf der rechten Seite, zehn, fünfzehn und mehr Fahrzeuge in Abständen von 80—100 m. Er fährt mit guten 90 km/st und bleibt nun gleich links, kilometerweit, um einen nach dem ändern zu überholen, ohne zwischendurch wieder nach rechts einzuschwenken. Schnellere hinter ihm sollen warten: er überholt ja gerade.
- Die kurvigen Autobahnen Süddeutschlands verleiten ihn, der bislang brav rechts fuhr, Linkskurven mit seinen bescheidenen 90 oder 100 km/st plötzlich zu schneiden. Dabei sind diese fast durchweg für 150 und mehr km/st ausgelegt. Der von hinten aufkommende wirklich Schnelle sieht dann plötzlich seine Fahrbahn versperrt.

Was ich hier an Fehlern aufgezählt habe, sind jene, die die meisten Unfälle auf der Autobahn verursachen. Sie werden auch weiterhin das Hauptkontingent an Toten und Verletzten liefern, denn: sie werden von der Polizei nicht geahndet. Die Polizei bestraft jeden, der am Rande der Autobahn ohne besonderen Grund hält, sie bestraft natürlich auch die grob instinktiven Verstöße wie Wenden auf der Autobahn, Überfahren des Grüntreifens, Überholen an verbotenen Stellen, aber der Katalog der Rücksichtslosigkeiten, die ich hier aufgeführt habe, geht straffrei aus.

Da wir in diesem Lande leider zu wenig common sense besitzen, um Disziplinlosigkeiten, die den nächsten gefährden, aus eigenem Antrieb zu unterlassen, müssen sich hier die Innenminister mit ihrer Polizei einschalten. Wir rufen nicht gern nach der Polizei; aber wo der Appell an Vernunft und Anständigkeit nicht fruchtet, bleibt keine andere Möglichkeit, wenn wir auf unsern Autobahnen einigermaßen geordnete und sichere Verhältnisse herstellen wollen.

Die Lastwagen, die sich mit 5 km/st Geschwindigkeitsdifferenz am Berg überholen, die Linksfahrer und Winkerherauszieher, die rücksichtslosen Blender und sturen Kettenüberholer wollen es nicht anders. Sie müssen bestraft werden und aus Angst vor Bestrafung contenance wahren. Motorisierte Streifen der Landespolizei müssen viel mehr als bisher auf den Autobahnen unterwegs sein und Verstöße gegen die Fahrdisziplin nicht nach dem Paragraphen auslegen, sondern nach dem Maß der Gefährdung. Polizei und Gerichte sind doch sonst so schnell bei der Hand, bei nicht ganz eindeutigen Verstößen den § 1 StVO — den sogenannten Gummiparagraphen — zugrunde zu legen; das permanente Drama auf der Autobahn mit seinen unzähligen Verstößen gegen die Fahrsmoral überläßt man sich selbst, weil man angeblich keine Handhabe dagegen besitzt. Es ist höchste Zeit, daß man sie schafft, denn bei dem ständig zunehmenden Verkehr geht es so, wie es auf unsern Autobahnen eingerissen ist, nicht weiter. Angesichts des makabren deutschen Landstraßennetzes sind die modern und großzügig angelegten Autobahnen der einzige Ausweg für den Überlandverkehr. Sie sind sozusagen die Schlagadern, durch die der Blutkreislauf unseres öffentlichen Lebens pulst.

Wir können es uns einfach nicht leisten, daß sie durch Rücksichtslosigkeit, Schlamperei und Unvernunft verstopft und entwertet werden. Hier harret der diversen Innenminister eine Aufgabe, die entschlossenes, klares und durchgreifendes Handeln verlangt.

H. U. Wieselmann



# NEUE AUTOS AUS BREMEN



## ISABELLA-KOMBI

Borgwards schöne Isabella mußte ja wohl eines Tages auch als Kombi kommen. Seit Mitte Juni gibt es diesen nun, und man darf wohl sagen, daß er seinem Aussehen und seiner Linienführung nach nicht weniger gut gelang als die Limousine und das Sport-Cabriolet. Diesen entspricht auch völlig seine technische Ausrüstung. Lediglich die Verstärkung der Federn und eine andere Reifengröße (6,40-13) wurden notwendig, um eine Zuladung von 520 kg zu ermöglichen. DM 7280,- beträgt der Listenpreis des Fahrzeugs.

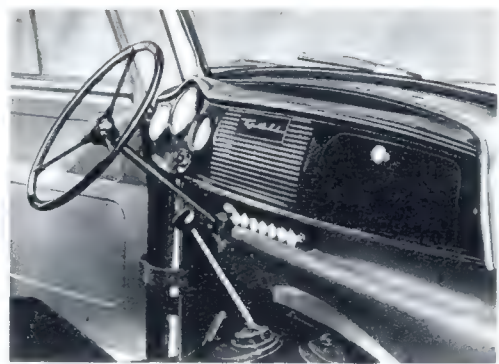
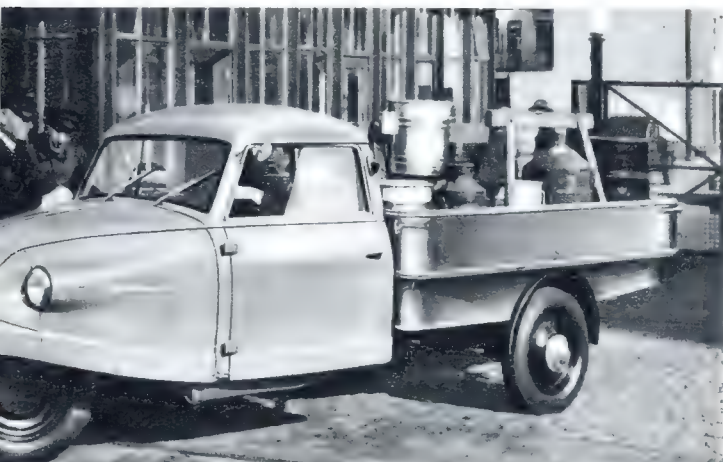


## DER GOLI

Eine Zeitlang schien es so, als sei der Dreirad-Lieferwagen durch die technische und verkehrsmäßige Entwicklung überholt. Offenbar aber war dies ein Irrtum, denn die kleinen Tempo- und Goliath-Wägelchen erfreuen sich immer noch eines recht guten Zuspruchs. Goliath läßt nun an die Stelle des bisherigen Modells GD 750 den „Goli“ treten, der zweifellos wiederum einen beachtlichen Fortschritt in dieser kleinen Nutzfahrzeugklasse bedeutet.

Der Goli hat eine formschöne, geradezu elegante Ganzstahlkarosserie erhalten. In fast personenwagenmäßiger Komfort zeichnet das Fahrerhaus aus, in dem man sich – beispielhaft rationell – das gleiche Armaturenbrett findet wie im GP 700 Personenwagen und im größeren „Express“-Lieferwagen.

Eines der Hauptmerkmale aller bisherigen Goliath-Dreirad-Lieferwagen wurde selbstverständlich beibehalten: der Antrieb der Hinterachse über eine Kardanwelle, während für Tempo bekanntlich der Vorderradantrieb typisch ist. Besonders begrüßen wir jedoch beim neuen Goli die Tatsache, daß aus dem bisherigen 400 ccm-Motor (Bohrung  $\times$  Hub 60  $\times$  70 mm) nun ein 500er (67  $\times$  70 mm) wurde, der 17 PS bei 4250 U/min leistet und über ein maximales Drehmoment von 3,25 mkg bei 2750 U/min verfügt. Natürlich ist es wieder ein gebläsegekühlter Zweizylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung, an den ein Vierganggetriebe angeblockt ist. Im übrigen ist der Goli nicht etwa ein Einspritzer, er bleibt, wahrscheinlich allein schon aus Kostengründen, dem Vergaser treu.



Die Grundmaße von Fahrgestell und Karosserie bleiben gegenüber dem Vorgänger unverändert. Der Radstand beträgt 2950 mm, die Hinterradspur 1400 oder auf Wunsch 1600 mm. Und nun auch hier kleine Räder! Der Goli hat 6,70-13 Reifen, der GD 750 hatte 5,50-16. Lieferbar ist vorerst eine Stahlblechpritsche (I), Kasten- und Koffervan. Bald gibt es natürlich wieder die verschiedensten Sonder- und Spezialaufbauten. Je nach Ausführung vermag der Goli bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 1800 kg etwa 700 bis 800 kg zu tragen. Der Preis für das neue Modell beträgt ab DM. 3500,-.



# Müßte das sein?

## 17. Fahre entschlossen!

Als wir die Bilder zum ersten Male sahen, haben wir uns an den Kopf gefaßt, diesen ein paarmal geschüttelt und uns dabei gefragt, wie denn so etwas überhaupt möglich ist.

Gerade, schnurgerade Straße, breit wie eine Autobahn, mit bestem Rauhasphalt und ohne jede Wölbung, denkbar ideal also.

Und auf eben dieser Straße springen sich zwei Leute, die sich garantiert vorher noch nie gesehen hatten, mitten vor den Bauch — und nicht eben sanft, wie man sieht.

Der Erfolg war dann auch entsprechend: Der Rest ist nicht mehr zu gebrauchen. Und das haargenau im Rahmen der Verkehrserziehungswoche.

Sehen Sie, verehrter Leser, das wollen unsere Behörden nicht einsehen. Solchen Leuten ist mit Parolen wie „Achtgeben — länger leben“ nicht beizukommen. Seit Jahrzehnten exerziert man mit uns alle Jahre wieder diese Verkehrserziehungswochen, mit sinnvollen Sprüchlein, mahnend erhobenen Zeigefingern und all den anderen Dingen, die ihre absolute Wirkungslosigkeit schon bewiesen haben. Man versucht uns Menschen, die wir alle irgendwie am Verkehr teilnehmen, dadurch besser zu machen, daß man uns auffordert, besser zu werden. Im Glauben an die Zweckmäßigkeit dieses Unterfangens sind historische Weltverbesserungspläne kläglich gescheitert. Dieweil den „Zuständigen“ bisher aber noch nichts Besseres eingefallen ist, versuchen sie es immer wieder auf neu.

Wir kennen wohl alle Leute, die in ihrem Leben nicht eine Schramme verursacht oder erlitten haben. Ebenso allerdings kennen wir auch Leute, bei denen es alle naselang bumst. Verkehrsunfälle werden zu mindestens 50% von den sogenannten „Unfällertypen“ verursacht und erlitten, von jenen Unglücksrabben, die sich beim Morgenkaffee verschlucken, auf der Treppe ausrutschen, den Daumen zwischen die Wagentür klemmen und schließlich einen Menschen glattweg über den Haufen fahren. Merkwürdigerweise halten sich aber gerade diese Leute für die besten Fahrer überhaupt. Sie überholen mit Postkartendicke, bremsen auf den allerletzten Zentimeter und tun sonst allerhand Dinge, die weder ihnen noch anderen gut tun. Wenn man sie ausscheiden könnte, wäre ein Riesenschritt getan. Vielleicht geht das sogar mit der Verkehrsründerkartei. Viele bezweifeln es.

Und dann bleiben jene Leute, bei denen man Fehlverhalten gleich Dummheit oder Unerfahrenheit setzen kann. Man erwirbt heutigentags einen Führerschein nach rund 10 Fahrstunden. Das sind sogenannte Kurzstunden, was besagen soll, daß man normalerweise nach siebeneinhalb Stunden reiner Fahrzeit auf die Menschheit losgelassen wird und nun mit beliebig vielen PS einhergondeln kann. In der Tat versteht man dann auch, ein Kraftfahrzeug zu steuern. Fahren aber ist das noch keineswegs. Dazu gehören nämlich allermindestens 10 000 Kilometer Landstraßenpraxis.

In der Tat sind Leute, die weniger als



10 000 km hinter dem Steuer gesessen haben, am häufigsten an Verkehrsunfällen beteiligt. Diesen Leuten kann man zwar anraten, vernünftig zu fahren. Bekanntermaßen ist es aber mit der menschlichen Vernunft nicht allzu gut bestellt. Das gilt vor allen Dingen für solche, die sich mit sinnvoll gepreßtem Blech umgeben und vermittels Gaspedal Herr über Raum und Zeit werden. Ergo: Macht aus den Führerscheinprüfungen wirkliche Prüfungen und nicht so ein bißchen Vorfahren.

Mit diesen Feststellungen soll beileibe kein Werturteil über unsere beiden Genossen gefällt werden. Abgesehen davon wird denen das ziemlich egal sein . . .

Wie man sieht, begegneten sie einander und da jeder von ihnen kurz vor dem Zusammenprall einen Radfahrer zu überholen hatte, spielte diese Begegnung sich auf der Mitte der Fahrbahn ab. Als diese kurz bevorstand, trat der eine mit Macht in die Bremsen, während der andere nichts auf der Fahrbahn hinterließ, was den untersuchenden Polizeibeamten gezeigt hätte, daß er noch etwas Sinnentsprechendes getan hat. Vielleicht hat er tatsächlich nichts mehr getan, vielleicht hat er gebetet, vielleicht hat er aber auch die Augen geschlossen und aufs Gaspedal getreten. Das ist nun auch relativ uninteressant. — Bleibt die Frage, wie konnte das geschehen?

„Wie mit meinem Daumen“, sagte ein Freund von uns, der die Bilder sah. Verständnisloses Grinsen auf unserer Seite; und dann hörten wir diese haarsträubende Geschichte:

Als Junge kam unser Freund einmal zu seinem Freunde, der eben damit beschäftigt war, für die Mutter Brennholz zu zerkleinern. Unser Freund hielt zum Scherz seinen Daumen auf den Hauklotz. Der andere hob das Beil. „Soll ich?“ worauf die Antwort nicht ausbleiben konnte, „Du traust dir nicht.“ Worauf der eine dann zum Schlag ansetzte, der andere den Daumen wegzog. Kaum stellte der aber fest, daß der andere mit Schlägen innehielt, legte er den Daumen wieder hin. Zack machte es dann noch, das Beil steckte im Klotz und der Daumen war weg. Dumme Gesichter zunächst; dann

Heulen. — Später wurden die beiden gefragt, wie das denn geschehen konnte. Darauf die Antwort unseres Freundes: „Ich habe natürlich gedacht, er schlägt nicht zu“; und der andere: „Ich dachte doch, daß du wegziehst, wenn ich zuhaue.“

Als die Fahrer gleichzeitig zum Überholen je eines Radfahrers ansetzten, erging es ihnen sicherlich wie den beiden Jungen am Hauklotz. Jeder nahm von dem anderen an,

er würde schon zurückbleiben — und trat drauf. Man kann sich vorstellen, wie es dann weiterging. Vielleicht hat der rechte Fuß der beiden ein paar Mal hin und her gezuckt zwischen Gaspedal und Bremse, bis der Fuß des einen an der Bremse blieb und diese kraftvoll betätigte, der andere sein Heil mit Gasgeben versuchte — bis die Himmelfahrt begann.

So etwas ist schlechterdings zum Heulen. Diese Art der Überholunfälle muß wirklich nicht sein. Die Zeiten des amüsanten Spieles „Regenwurm überholt Schnecke“ sind zwar dahin, denn man erlebt es erfreulich selten, daß sich Kraftfahrzeuge, die mit annähernd gleicher Geschwindigkeit fahren, überholen. Ziemlich allgemein hat man begriffen, daß sich das Überholen um so leichter, schneller und damit ungefährlicher abspielt, je größer der Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem überholten und dem überholenden Fahrzeug ist. Nun ist das Überholen häufig mit der häßlichen Nebenerscheinung verbunden, daß nämlich in eben der Fahrbahn, die man beim Überholen belegen muß, schon ein anderer aus entgegengesetzter Richtung sich nähert. Der beruft sich auf sein Wegerecht und erwartet, daß man anständigerweise zurückbleibt, eine Erwartung, die im Foyer eines Theaters auch heute noch durchgängig angebracht, auf den Straßen aber leider häufig fehl am Platze ist. Das soll sagen, daß zwei sich in gleicher Fahrbahn begegnende Fahrer allen Grund haben, sich zunächst ganz kurz zu beobachten, um sich nach dem Verhalten des anderen einrichten zu können. Entschließt man sich auf Grund unzweideutiger Umstände zum Bremsen, dann voll, notfalls bis zum Stillstand. Absolut witzlos und gefährlich ist jedes unentschlossene Tun. Wenn man anfänglich bremsst, dann umdisponiert und Gas gibt, wieder anbremst, um schließlich doch draufzutreten, macht man sich selbst und den anderen verrückt. Nervöse und verrückte Menschen aber neigen viel eher zu Fehlreaktionen als ruhige und besonnene.

Jede unnütze Änderung des einmal gefaßten Entschlusses kostet außerdem Zeit und bringt einen nur dem Teufel näher. Bu.





**Sie wollen nach**

**Dänemark?**



Noch etwas weiter nördlich:  
das prächtige Stockholm. Foto Krämer.

## ZUNÄCHST MÜSSEN SIE WISSEN.

daß Dänemark aus der Halbinsel Jütland und 110 bewohnten Inseln besteht. Dazu kommen noch 382 unbewohnte Inseln, die meist in Küstennähe liegen.

## DREIERLEI

ist für Dänemark typisch: im Gegensatz zu den anderen skandinavischen Ländern gibt es dort keine Berge, die Hauptinseln sind durch Fähren miteinander verbunden, und an vielen Stellen können Sie mit dem Auto bis unmittelbar ans Meer fahren.

## DAS LAND

Buchenwälder und Dünen, alte Bauerngehöfte und ein ganz flach abfallender Strand, Wasserburgen und Heideflächen, Binnenseen und verträumte Städtchen, Schlösser und Rosen, schneeweiß aus dem Meer aufsteigende Kalkfelsen und erstklassige Museen – das ist das, was Sie dort erwartet.

## DIE ENTFERNUNGEN

Die Strecke Flensburg – Kolding – Aarhus – Frederikshavn ist 350 km lang; von Esbjerg über Kolding und Nyborg nach Kopenhagen sind es nur 275 km Landstraße, und der Weg Hålsingborg–Gjedser mißt 192 km. Und damit sind Sie schon durch!

## AN UNTERLAGEN

brauchen Sie für Dänemark: Paß, Triptyk oder Carnet, grüne Versicherungskarte und D-Schild. Die internationalen Fahrausweise werden neuerdings nicht mehr verlangt.

## DIE DEWISENBESTIMMUNGEN

300 DM + 1500 DM in Devisen. Währungseinheit: 1 dänische Krone = 100 Öre. 1 DM = 1 Krone und 65 Öre.

## DER ZOLL

ist in Dänemark großzügig; bei der Einreise wird lediglich darauf geachtet, daß das Schnaps-Limit nicht überschritten wird. (Frei pro Kopf ¼ Liter Schnaps.)

## DIE VERKEHRSREGELN

Rechtsverkehr. Die Verkehrszeichen ähneln den unseren. Besonders merken Sie sich das Zeichen für Fahrverbot für Motorfahrzeuge (roter Kreis), das Zeichen für die Aufhebung des Vorfahrtsrechtes und das Zeichen für das Ende des Vorfahrtsrechtes. Umleitung heißt „Omkersee“. Roter Kreis mit blauem Feld = Parkverbot.

## AUSGANGSPUNKT

für eine Fahrt nach Jütland oder den dänischen Inseln ist Hamburg. Die schnellste Strecke: Hamburg – Neumünster – Rendsburg – Flensburg = 173 km. Die landschaftlich schönere führt über Lübeck – Travemünde – Plön – Kiel – Eckernförde. Das sind 242 km.

## DIE STRASSEN

sind gut, sehr gut sogar, aber Schutzhecken nehmen zum Teil die Sicht, und die vielen Radfahrter sind ein Problem für sich. Die Nebenwege sind gut und schmal zu gleichen Teilen.

## BENZIN UND ÖL

Tankstellen und modern eingerichtete Reparaturwerkstätten in fast allen Orten. 1 Liter Dieselöl = 20 Öre, 1 Liter Benzin = 80 Öre. Ölpreise schwanken je nach Marke.

## DIE FÄHREN

Nyborg – Korsör = 75 Minuten (in kurzen Abständen); Kalundborg – Samsö – Aarhus = 4½ Stunden (einige Fahrten täglich); Gjedser – Großbrode = 3 Stunden (mehrere Fahrten täglich); Gjedser–Warnemünde = 2½ Stunden (einige Fahrten täglich); Helsingör – Helsingborg = 20 Minuten (viele Fahrten täglich); Kopenhagen – Malmö = 2 Stunden (mehrere Fahrten täglich) und Monmark – Faaborg = 1½ Stunde (einige Fahrten täglich).

## DIE FÄHRTARIFE

Nyborg – Korsör: Wagen bis 800 kg = 18 Kr, mit Rückfahrt 31 Kr; Wagen bis 1300 kg = 21 bzw. 36 Kr; Wagen bis 1700 kg = 27 bzw. 44 Kr. Helsingör – Helsingborg: Wagen bis 900 kg = 9,25 bzw. 16,10 Kr. Kopenhagen – Malmö: Wagen bis 900 kg = 22,50 bzw. 39,60 Kr. Großbrode – Gjedser: VW = 27 DM; Personenfahrkarte 16,90 DM. (Beides Rückfahrt.)

## DIE SCHÖNSTE JAHRESZEIT

für Reisen nach Dänemark sind die Monate Mai bis Oktober; die Sommer sind warm aber nicht heiß, und auch im Frühjahr und Spätherbst ist das Land nicht ohne Reiz. Wintersportmöglichkeiten fehlen.

## DIE ÜBERNACHTUNGSMÖGLICHKEITEN

Hotels sind überall vorhanden. Quartiere sind durchweg sauber. Zur Hauptreisezeit empfiehlt sich Zimmervorausbestellung. Dänische Privatpensionen sind sehr zu empfehlen.

## DIE HOTELPREISE

Der Landesdurchschnitt für ein Zimmer mit Bett ohne Frühstück und Abgaben beträgt 10–15 Kronen. Man bekommt auch schon in abgelegenen Orten Zimmer für 7 Kr, in Luxushotels bezahlt man bis 35 Kr. Vollpension bei bester Verpflegung 14–60 Kr.

## HIER MÜSSEN SIE UMLERNEN

Das 2. Frühstück (Lunch) wird um 13 Uhr eingenommen, zu Mittag ißt man ab 18 Uhr. Restaurants in Kleinstädten schließen oft schon um 24 Uhr.

## FÜR DIE MAHLZEITEN

bezahlen Sie 2–3 Kr für ein normales und 5–6 Kr für ein verstärktes Frühstück, das bis zum Abend anhält. Zum Lunch werden Vorspeisen, ein warmer Gang, Käse und Kaffee für 4.50–10 Kr gereicht, für ein Mittagessen mit 3 Gängen bezahlt man 6 bis 10 Kr und für ein Abendessen 4–8 Kr.

## DAS SMORREBROD

sollten Sie als Nachtmahl unbedingt probieren! Hier wechseln Fleisch, Fisch, Salate, Kaviar, Krustentiere, Käse, Schinken miteinander in bunter Reihe ab. Tip für die, die's noch nicht kennen: man nimmt von allem – aber jedesmal nur ganz wenig!

## DIE GETRÄNKE

Obenan steht dänisches Bier, das „Øl“ heißt, und Aalborg-Akvavit. Cherry „Meering“ und Whisky „Clac“ helfen das gute, meist fett zubereitete Essen verdauen.

## DIE TRINGKELDER

Im Hotel 15% Zuschlag (nicht inbegriffen Schuhputzer und Gepäckboy; beide 75 Öre bis 1 Krone). Im Restaurant Trinkgeld auf Rechnung dazuschreiben lassen.

## WENIG BESUCHT

sind die nordseewärts gelegenen Orte westlich von Thisted, die Ecke zwischen Lemvig, Ringköping und dem Meer, die Küste beiderseits des Ostausganges des Limfjordens, die Nordspitze von Jütland südlich Skagen und die Heiden um Herning.

## STILLE INSELN

sind Samsö (Schiff von Aarhus und Kalundborg), Laesö (Schiff von Frederikshavn), Mors (Schiff von Glyngøre), Aerö (Schiff von Svendborg), Fejø (Schiff von Krageaas) und Femö (Schiff von Krageaas).

## GANZ ANDERS ALS DAS ÜBRIGE DÄNEMARK

ist die Insel Mön: hier stehen zwischen Meer und Wald bizarre Kreidefelsen, die an Stubbenkommer auf Rügen erinnern. Ausgangspunkt hierher ist Kalvehave auf der Insel Seeland (23 km südöstlich Baarse).

## BORNHOLM

(Überfahrt von Kopenhagen aus, Auto mitzunehmen ratsam) ist mit seinen Granitklippen, Sandsteinen, Schiefern, Flugsandheiden, Ruinen und Hügeln besonders zur Rosenzeit der Abschluß einer Dänemarkfahrt.

## EINEN BADESTRAND

weisen Jütland und fast alle Inseln rundherum auf. Der Strand besteht größtenteils aus feinem weichem Sand; Gezeiten hat man nur an der Westküste Jütlands; hier liegen zwischen Esbjerg und Vesterhavet auch Wälder in Meeresnähe.

## DAS KURZPROGRAMM

Flensburg–Kolding–Aarhus–Aalborg–Hjørring–Lökken–Thisted–Holstebro–Vejle–Middelfart–Nyborg–Kopenhagen–Mön–Gjedser wäre die Strecke, auf der Sie einen schönen Überblick über Dänemark bekommen. Das sind 1052 km. Hängen Sie dann noch Bornholm an, dann haben Sie alles wesentliche gesehen.

## DAS ERWEITERTE PROGRAMM

würde die Insel Fanö, den Nehrungsstreifen bei Hvidesande, die Küste westlich Thisted, den Abstecher Thisted–Nyköbing–Bjergel, die Nordspitze Jütlands mit Skagen, die Ostküste zwischen Egens und Als, Samsö und den Umweg Korsör–Nyköbing–Helsingör–Kopenhagen einschließen. Wer mal richtig ausspannen will, der gehe auf eine der kleinen Inseln oder sehe sich in der Gegend um Nyköbing auf Jütland um.

## CAMPING

Über ganz Dänemark liegt eine Anzahl bestorganisierter Campingplätze verstreut. Auch auf den größeren Inseln. Gegen wildes Camping wird im allgemeinen nichts eingewendet, man sollte aber zuvor um Erlaubnis bitten.

## DIE LEBENSMITTELPREISE

Dänemark ist billig; hier bezahlt man für 1 Liter Milch 50 Öre, für 1 kg Schwarzbrot 60 Öre, für 1 kg Zucker 70 Öre, für 1 kg Mehl 1.12 Kr, für 20 Zigaretten 3,20 bis 3,50 Kr, für 1 kg Reis 2.80 Kr, für 1 kg Schmalz 3.40 Kr, für 1 kg Käse 5–8 Kr, für 1 kg Fleisch 5–10 Kr. Seegetier ist billig und gut.

## ZWEI TECHNISCHE GROSSELEISTUNGEN

sind die Brücke zwischen Middelfart und Fredericia über den Kleinen Belt und die 3200 m lange Brücke zwischen Falster und Seeland.

## ACHTUNG, THEATERFREUNDE

Ende Mai spielt das königl. Ballett in Kopenhagen klassische und moderne Tanzschöpfungen, und im Juni werden alljährlich im Schloß Kronborg (Helsingör) die Hamlet-Festspiele aufgeführt!

## HINWEIS FÜR ZOOLOGEN

Der Zoo in Kopenhagen ist sehenswert, im „Lille Vildmose“ kann man den Schwarzstorch noch in freier Wildbahn beobachten, der Seeadler ist hier nicht allzuseiten, und das Dorf Ribbe in Südjütland ist bekannt ob seiner vielen Storchennester. Sehenswert das Aquarium in Charlottenlund.

## ALS DURCHGANGSLAND

nach Schweden wird man auf der Hinfahrt die Fähre Frederikshavn–Göteborg benutzen, und auf der Rückfahrt die Fähre Helsingborg–Helsingör bzw. Malmö–Kopenhagen wählen, und dann durch Seeland und Falster bis Gjedser oder über Fünen und die Beltbrücke zum Festland fahren.

## DIE VERSTÄNDIGUNG

In den Städten verstehen die meisten Leute etwas deutsch und englisch. Im übrigen – besonders wenn man auf die kleinen Inseln fährt – ist es ratsam, ein Wörterbuch mitzunehmen.

## KLEINE TIPS

Hotelzimmer in Kopenhagen rechtzeitig bestellen. – Telegrafische Anmeldung bei Fähren zur Hauptreisezeit ratsam. – Fähre Malmö–Kopenhagen immer mit großem Andrang. – Lohnend abendliche Rundfahrt durch Kopenhagen. – Mittagessen in der Regel knapper als in Deutschland. – Dänische Austern sind billig und gut. – Wer einen Nachtklub besuchen will, für den genügt Reisepaß als Ausweis. – Fahrt zum berühmten Seebad Skagen nicht versäumen! – In Nordjütland zwischen Blokhus und Lökke und auf Fanö kann man mit dem Auto unmittelbar den Strand entlangfahren, bei Sonnenuntergang und erstem Frühlicht ein ganz großes Erlebnis! Ulrich Sempert

# In Rom sprach man nicht nur vom Benzin

Rund 4500 Vertreter der Welt-Erdöl-Prominenz waren nach Rom gekommen, darunter auch Techniker und Olexperten aus Sowjetrußland, der Tschechoslowakei und Rumänien. Beim großen Eröffnungsempfang beim Bürgermeister der Stadt Rom in den Räumen und Gärten des Quirinals eilen sie mehr auf als die Vertreter von Persien, Saudi-Arabien oder Indien, denn sie demonstrierten Weltanschauung durch betont saloppe Klebung. Immerhin waren sie eine der zahlreichen Sensationen.

Um was es bei diesem IV. Welt-Erdöl-Kongreß im Grunde ging, ist nicht ganz leicht zu sagen. Gewiß nicht nur um die Schaffung neuer und die Vertiefung bestehender Freundschaften und Beziehungen, gewiß aber auch nicht nur um die in zahlreichen Sektionen tagtäglich vorgetragenen Referate zu allen weltweiten Problemen der Mineralölenergie. Die Fülle der gesellschaftlichen Veranstaltungen — Bankette, Cocktail-Parties, Konzerte und festliche Theateraufführungen — dienten dem einen, die Referate in dem großen Vorlesungssaal des Kongreßhauses dem anderen.

Rund 220 Vorträge von Referenten aus dreißig verschiedenen Ländern der Welt lagen bei Beginn des Kongresses gedruckt vor, und allein hierin lag die Ursache zu finden sein, daß der Kongreß weder auf technischem noch auf wirtschaftlichem Gebiet letzte und allerletzte Erkenntnisse zu offenbaren vermochte — selbst wenn ihre Besitzer geneigt gewesen wären, sie zu publizieren —, da alle Referate aus Gründen der organisatorischen Vorbereitung bereits sechs oder sieben Monate vor Beginn des Kongresses der Kongreßleitung vorgelegt werden mußten.

Die seit Jahrzehnten immer wieder gestellte Frage, wie lange die Welt-Erdölvorräte wohl reichen und ob diese Vorräte wohl genügen, um den von Jahr zu Jahr geradezu sprunghaft ansteigenden Bedarf zu decken, war eines der wichtigsten Themen. Öl und Erdgas haben in den Vereinigten Staaten von Nordamerika auf vielen Gebieten die Energiequelle Kohle längst überflügelt, und die Entwicklung zeigt, daß Europa auf dem besten Wege ist, es den USA gleichzutun. Die Frage nach der Sicherung der Öl- und Erdgasversorgung ist damit nicht mehr nur eine Frage der Mineralwirtschaft, sondern ein Problem der Weltwirtschaft überhaupt.

Was die Olexperten zu diesem Problem in Rom zu sagen wußten, war freilicherweise durchaus beruhigend. Die ständige Verfeinerung und Verbesserung der Bohrmethoden — so haben u. a. die Sowjetrussen eine neue Turbinenbohrmethode entwickelt, die in Rom einiges Aufsehen er-

regte — in den bisher bereits fündigen Gebieten sowie die Entdeckung neuer Ölfelder, insbesondere auch in Europa (Westdeutschland, bayrisches Voralpengebiet, die offenbar sehr ergiebigen Felder in Frankreich und neuerdings auch in Italien), lassen die zuversichtliche Hoffnung zu, daß in den nächsten Jahrzehnten, ja vielleicht sogar Jahrhunderten der Bedarf gedeckt werden kann.

Ein anderes Problem, das den Ölleuten kaum weniger Sorgen bereiten mag, ist die Frage, ob die Atomenergie in absehbarer Zeit in der Lage sein wird, die Ölenergie abzulösen. Dies ist ein Problem, das die Mineralölwirtschaft an ihrer Existenzgrundlage berührt, wenn es in Rom auch vielleicht weniger breit und ausführlich behandelt wurde. Mit sehr wachem Interesse verfolgt man in Amerika die Versuche, die auf diesem Gebiet gemacht werden, und räumt die Möglichkeit ein, daß vielleicht schon in relativ naher Zeit große Kraftwerke oder gewaltige Überseeschiffe mit Atomkraft angetrieben werden können. Die Atomkraft als Antriebsquelle für Automobile hält man für undurchführbar, einmal, weil die Schutzvorrichtungen gegen die radioaktiven Strahlen für ein relativ kleines Fahrzeug zu schwer und andererseits die Gefahren bei einem Zusammenstoß mit Beschädigung der Schutzwände zu gefährlich wären.

Umgekehrt scheint man in Amerika bestrebt zu sein, sich auf seiten der Mineralöltechnik der Atomenergie zu bedienen, sei es zu chemisch-technischen Versuchen, sei es durch Verwendung der Atomenergie bei der Raffination. Gewaltige Summen werden dafür aufgewendet, um in speziellen Laboratorien Versuche anzustellen, inwieweit die Atomenergie in den Dienst der Mineralöltechnik einbezogen werden kann, und es scheint, als sei man hier auf dem Wege zu außerordentlich günstigen Ergebnissen.

Die stärkste Delegation beim Erdöl-Kongreß stellten die Amerikaner, kraft ihrer historisch begründeten Überlegenheit. Als aber Mr. E. W. Murphree, Chairman der amerikanischen Delegation, in einer Rede der Hoffnung Ausdruck gab, der nächste Welt-Mineralöl-Kongreß möge im „Heimatland der Ölenergie“, in den USA, stattfinden, war dies doch nur ein kleiner Versuchsballon, der wenige Tage darauf schon abgeschossen wurde.

Diente auch der Kongreß, nach den eigenen Worten Mr. Murphrees, der Festigung des Vertrauens und des Verständnisses unter den Menschen vieler Nationen, so scheint den europäischen Ölleuten die balance of power doch mindestens ebenso wichtig zu sein. *Carl Otto Windecker*

## Benzin aus dem Wasserglas

Nichts Böses ahnend, durchquerten wir einige Tage vor Pfingsten munter und vergnügt die französischen Seeralpen. Da, plötzlich machte der Motor brrrrrr, nahm kein Gas mehr an und aus der Tankpumpe spritzte kein Benzin mehr. Typischer Fall von Spritmangel. Zunächst halb Benzinhahn auf Reserve und neu gestartet. Keinen Ton gab er von sich. Es konnte ja nicht daran gelegen haben, denn die Benzinpumpe zeigte noch über halb voll an.

Also aussteigen, Haube auf und Werkzeug aus dem Kofferraum. Außerlich war natürlich nichts zu sehen. Nun soll man ja bekanntlich bei etwas immer hübsch logisch mit Überlegung vorgehen. Daher als erstes den Vergaser auf. Kein Rufen befand sich mehr im Schwimmergehäuse. Weiter zur Benzinpumpe und dort mit der Handpumpe nachgeholfen. Es rührte sich nichts, auch an kein Widerstand beim Pumpen fühlbar. Diagnose: Benzinpumpe kaputt.

Na, das wollen wir bald haben. Aber o weh, die Pumpe ist mit Schrauben, die Innensechskant haben, befestigt, und dafür sucht man einen Schlüssel in der Werkzeugtasche vergeblich.

Was also tun? Digne, als letzter größerer Ort, liegt fast 50 km hinter uns und Grasse bzw. Cannes ebensoviel vor uns. Außerdem befinden wir uns in einer völlig menschenarmen und gottverlassenen Gegend. Natürlich ist auch kein Reservekanister im Wagen, um den wir jetzt recht glücklich gewesen wären.

Zigarette raus und Kriegsrat abhalten, schien vorerst das Vernünftigste. Man müßte, so meinte mein Begleiter nach einer Weile, irgendwie aus einem Gefäß Benzin durch natürliches Gefälle zum Vergaser laufen lassen können. Aber selbst wenn, woher einen Schlauch als Ersatzleitung nehmen, überall waren ja starre Rohre angebracht. Außerdem, woher ein Gefäß nehmen? Das einzige, was sich an Bord befand, war eine halbvolle Sprudelflasche.

Plötzlich kam's wie eine Erleuchtung. Im Wagen ist ja ein Scheibenwascher eingebaut! Der müßte sich doch prima verwenden lassen. In wenigen Augenblicken war die Anlage ausgebaut, und sogar dünne Gummischläuche befanden sich daran.

Moment mal, so erhohe ich meine warnende

Stimme, da war aber Wasser drin und das muß erst alles raus, sonst haben wir es sofort vor den Düsen hängen. Wir müssen die Anlage erst ganz gründlich reinigen. Dann wird die ganze Sache angeschlossen, das Glas und die Sprudelflasche aus dem Tank mit Benzin gefüllt und der Vergaser aufgepumpt.

Ein Druck auf den Starterknopf und schon lief der Motor wieder wie am Schnürchen. Leider aber nur wenige hundert Meter, dann war's wieder aus. Was kann nun schon wieder los sein? Erneut tiefsinniges Überlegen. Nach einer Weile: Da muß noch irgendwo Wasser in der Waschanlage gewesen sein. Also Vergaser wieder auf. Die Schwimmerkammer ist bis oben voll mit Benzin. Können nur die Düsen mit Wasser verstopft sein. Sie werden ausgeschraubt (bei den modernen Solex-Vergasern sind sie alle von außen zugänglich), durchgepusht und wieder hineingedreht.

Erneuter Start. Der Motor ist sofort da und weiter geht's. Sobald er auszusetzen beginnt, muß der Begleiter pumpen. Glänzende Schnapsidee, das mit dem Scheibenwascher, sage ich. Sobald Wasserglas und Sprudelflasche leer sind, muß natürlich aus dem Tank wieder Benzin nachgefüllt werden.

Nun ja, es war umständlich, aber wir haben uns auf diese Weise bis zur ersten vernünftig aussehenden Werkstatt vor Cannes gemogelt. Hier war der Schaden durch Einbau einer neuen Membrane schnell behoben.

Und was war? Das Ohr am Membranstößel war ausgerissen. Da half nur eine neue Membrane, aber die hätten wir in dieser Wüste wahrscheinlich heute noch nicht aufgetrieben. Es wäre auch keine Notreparatur möglich gewesen, außerdem hätte das Abschleppen oder Heranschaffen einer neuen Membrane einschließlich Monteur mit Werkzeug viel unserer kostbaren Devisen verschlungen. *Geb.*



# Schuld und Schicksal

von Le Mans

Als mich der Chefredakteur dieser Zeitschrift vor einigen Tagen anrief und mich bat, zum Thema Le Mans hier einige abschließende und allgemeine Worte zu finden, sagte ich ihm dies nur zögernd zu. Wohl gemerkt: Ich soll hier nicht und möchte hier nicht die Einzelheiten der Katastrophe rekonstruieren, den fahrtechnischen Ablauf, sondern es soll sich mehr darum handeln, unter das Ganze einen Strich zu ziehen und einige Aspekte zu bringen, die das Fundament betreffen: nicht nur das von Le Mans, wie man sich denken kann, sondern das Fundament des heutigen Rennsportes überhaupt.

Und warum ich bei der Annahme eines solchen Auftrages gezögert habe, erklärt sich einfach daraus, daß es über diese Dinge recht verschiedene Ansichten gibt — niemals ist die Verschiedenheit dieser Ansichten klarer hervorgetreten als nach dieser Katastrophe, da hat man manches gehört und gelesen, was man in solcher Schärfe sonst vermutlich nicht gefunden hätte. Ich möchte nun — und damit lassen Sie mich diese kurze Vorrede abschließen — ich möchte nicht für mich in Anspruch nehmen, daß ich diejenige Ansicht verrete, die für diesen Fall den Anspruch auf Allgemeingültigkeit erheben kann. Wir haben es mit einem Vorgang zu tun, der vom Fachgebiet des Rennsports hinüberreicht bis weit ins Philosophische, wenn ich so sagen darf, und was ich hier schreibe, ist meine ganze persönliche Meinung dazu, nichts mehr und nichts weniger.

Ich möchte zunächst auf drei zentrale Punkte hinsteuern.

In praktisch allen Zeitungen und Zeitschriften, die ich zu lesen bekomme — die ausländischen eingeschlossen —, sind über den Hergang dieses Unfalls bereits sehr detaillierte Berichte erschienen, die zumeist sogar mit Skizzen verbunden waren: Skizzen, auf denen die Stellung der beteiligten Wagen genau zu sehen war, Berichte, in denen die Abstände und Geschwindigkeiten oft bis auf den Meter bzw. Kilometer genau angegeben waren. Dies alles erschien auf Grund von einigen Zeugenaussagen, Interviews, und Pressekonferenzen, indessen bleibt festzuhalten, daß bis zur Stunde ein offizieller Bericht aus Le Mans, der sich auf die mit großer Genauigkeit eingeleiteten Untersuchungen von Seiten der Polizei stützt, noch nicht erschienen ist und wohl auch noch geraume Zeit auf sich warten lassen wird, denn da vernimmt man nicht nur Zeugen (was die oberflächlichste Art der Wahrheitsfindung ist), sondern man bemüht die moderne Chemie und die Erkenntnisse der Medizin, um ganz sachlich die Dinge rekonstruieren zu können.

Aus diesem Grunde halte ich es für verfrüht, wenn man zu sehr ins Detail geht: Diese Akribie ist nämlich nur eine scheinbare, die darüber hinwegtäuscht, daß eine ganze Reihe von Fragen noch unbeantwortet ist und eine ganze Reihe von Aussagen sehr widersprüchlich klingt.

Um ein paar Beispiele herauszugreifen: Fangio sagte zunächst, Levegh habe ihn unmittelbar vor dem Unfall durch ein Handzeichen die Situation angezeigt und ihm so wahrscheinlich das Leben gerettet. Etwas später hat Fangio, nachdem man auf Filmen keine Hand von Levegh sah, erklärt, das Handzeichen von

Levegh sei ihm schon einen Kilometer vor der Unfallstelle gegeben worden. Der Chef-Chronometreur der französischen Zeitnahme, ein Mann immerhin, der seit mehr als 20 Jahren bei allen internationalen Wettbewerben als Zeitnehmer fungiert und hoch geachtet ist, dieser Mann also erklärte, er könne beschwören („auf seinen Chronometer-Eid“), daß Fangio überhaupt nicht hinter Levegh, sondern bereits vor Levegh gefahren sei. Etwa eine Woche nach diesem Schwur sagte er aber aus, es sei möglich, daß selbst er, der bekannte Chronometreur, mitsamt seinen Instrumenten sich geirrt habe. Ich kenne Augenzeugen, die es so gesehen haben wollen wie der Zeitnehmer in seiner ersten Aussage, ich kenne aber auch solche, die das bestreiten. Ich habe auch einen Film vom Unfall gesehen, da erkennt man deutlich den anprallenden und zerberstenden Wagen Leveghs, erkennt auch den Wagen von Hawthorn — aber man sieht weder den Wagen Fangios vorbeifahren noch den Schlenker des Austin-Healey von Macklin, weil die Kamera mit ihrem Teleobjektiv nur einen verhältnismäßig kleinen Ausschnitt erfaßt. Andererseits gibt es Fotos, die den Mercedes klar und deutlich auf die Platte bannen.

Weiter: Dieser englische Fahrer Macklin hat natürlich auch Aussagen zu dem Fall gemacht. Wissen Sie, was mir von Augenzeugen berichtet wurde? Macklin sei aus seinem quer zur Fahrtrichtung am Schutzwall stehenden Wagen gestiegen, habe den schrecklichen Brand des Wagens von Levegh hinter sich überhaupt nicht beachtet, sei wie ein Traumwandler (er hatte ja eine Gehirnerschütterung!) auf dem Wall nach oben gegangen (vom Unfall weg) bis zu seiner Boxe, habe da die Straße überquert, und, in der Boxe angekommen, als erstes gefragt, wo denn sein Wagen sei und wann er einsteigen müsse zur Ablösung! Wie, fragt man sich, sind dann Aussagen von Macklin zu werten?

Es scheint auch noch keineswegs festzustehen, ob und inwieweit und unter welchem Winkel und vor allem: mit welcher Differenzgeschwindigkeit der Leveghsche Wagen den Macklinschen überhaupt berührt hat, und ob der Hawthornsche Wagen — wie manchmal behauptet wurde — ebenfalls noch Spuren von anderen Automobilen zeigte. Es könnte ja sein, daß sich Macklin nur durch den plötzlichen Bremsvorgang in Verbindung mit dem Nach-links-Ziehen des Wagens gedreht hat und Levegh nur durch die Berührung mit dem Schutzwall herausflog.

Ebenso widersprüchlich sind die Meldungen über das, was die einen das Auseinanderfliegen und die anderen die Explosion des Mercedes nennen. Hier wird behauptet, es seien unter den Zuschauern gar keine Leute mit Brandwunden gewesen, dort spricht man ganz klar von Verbrennungen zweiten Grades. Genau betrachtet ist das alles vorläufig noch ein einziger Wirrwarr von Halbwahrheiten insoweit, als sich zu jeder Aussage jemand findet, der ehrlich davon überzeugt ist, daß es ganz anders war, und das auch irgendwie belegen kann.

Der erste zentrale Punkt in meiner Betrachtung wäre also der: Man sollte bei der Darstellung des Unfallablaufes vorläufig noch sehr vorsichtig sein — vorsichtiger, als man allenthalben in den Zeitungen gewesen ist. Es

entwickelt sich nämlich allmählich zu diesem Unfall eine Art Bierischstrategie — auch Leute, die weder Le Mans kennen noch einen Schimmer davon haben, was mit modernen Rennsportwagen zu fahren ist und was nicht, entwerfen Skizzen, als ob sie auf der Kriegsschule ein Planspiel ausarbeiten.

Und ich gehe jetzt noch einen Schritt weiter, bitte erschrecken Sie nicht: Diese ganz genauen Details, die eines Tages in einer Art Schlußbericht sicher vorliegen werden, sind für die Betrachtung und Beurteilung des ganzen Falles gar nicht so wichtig. Was nämlich gerade bei uns in Deutschland aus diesen Detaildiskussionen herausspringt, ist so etwas wie die Suche nach einem „Schuldigen“ an diesem ganzen Unfall.

Und dies möchte ich (es ist mein zweiter zentraler Punkt) hier gleich mit aller Entschiedenheit erklären: Das Wort „Schuld“ oder „Schuldiger“ ist im Zusammenhang mit diesem Unfall völlig unangebracht. Es kann Dinge und es kann Menschen geben, die die unheilvolle Kettenreaktion, die sich da abspielte, mit eingeleitet haben. Niemand aber haben dadurch diese Menschen und Dinge die vorliegende Katastrophe verschuldet. Sie brach herein wie das Schicksal selbst.

Sehen Sie: Dieser berühmte englische Fahrer Mike Hawthorn hat einen Fahrfehler gemacht. Er hat den vor ihm fahrenden Austin-Healey von Macklin noch vor den Boxen überholen wollen, es ging ja bei diesem Zweikampf zwischen Hawthorn und Fangio, der sich gerade abspielte, um Sekunden. Es war eine erregende Atmosphäre. Und offenbar hat er die Geschwindigkeit des Austin etwas unterschätzt. Vielleicht hat er auch gedacht, Macklin wolle seinerseits an die Boxe, weil er so scharf rechts fuhr (es war ohnehin die Zeit, da die meisten Fahrer an die Boxen kamen zum Tanken!). Dabei ist Hawthorn vielleicht etwas knapp vor der Schnauze des Austins nach rechts hinübergewechselt, voll bremsend. Ich sage ausdrücklich: vielleicht. Es gibt nämlich auch hierüber eine höchst plausible andere Version, die mein belgischer Kollege Paul Frère kürzlich mitgeteilt hat — der gleiche Paul Frère, der in Le Mans Zweiter wurde mit dem Aston Martin und jetzt bei Ferrari in der Werksmannschaft fährt, also einer, der wirklich vom Fach ist. Frère sagte: Wahrscheinlich hat Macklin den ihn überholenden Hawthorn gar nicht weiter beachtet, sondern hatte sich bereits auf etwas ganz anderes konzentriert — nämlich darauf, an seiner eigenen Boxe die Signale zu erkennen. Und, so meint Paul Frère, kann es gut sein, daß Hawthorn vorschriftsmäßig an Macklin noch vorbeigefahren ist, ohne ihm den Weg abzuschneiden, sogar mit Zeichengeben, — daß aber Macklin, auf andere Dinge konzentriert, das Manöver von Hawthorn zunächst gar nicht wahrnahm. Und als er es bemerkte, da allerdings war es für ihn zu spät, und er mußte brüsk nach links ziehen (in die Fahrbahn Leveghs hinein) und bremsen.

Ob nun dieser oder jener den Fahrfehler gemacht hat — solche Fehler können auch dem besten Fahrer einmal unterlaufen, sonst würde ja niemand ein Rennfahrer verunglücken können, und ich erinnere daran, daß auch Weltmeister Fangio vor zwei Jahren einmal durch einen Fahrfehler verunglückt ist, als er nämlich, müde von einer Nonstopfahrt London—Mai-

land, gleich in den Rennwagen stieg und vor einer Kurve, Konkurrenten überholend, einfach zu lange Gas stehen ließ, so daß er eben aus der Bahn getragen wurde (mit sehr schweren Folgen, fast ein Jahr lang fuhr er damals mit einem Rückenkorsett wegen angebrochener Wirbel!). Vergessen wir beim Thema Fahrfehler doch nicht, daß sich Rennen eben an der Grenze der technischen Möglichkeiten eines Wagens (deshalb kann die Industrie daraus Erkenntnisse ziehen) und an der Grenze der physischen Möglichkeiten eines Fahrers abspielen.

Kommen wir zu dem Wagen von Levegh. Daß der französische Pilot den 300 SLR an die seitliche Einfassung der Strecke steuerte, war im gegebenen Augenblick wahrscheinlich die einzige Möglichkeit für ihn. Vielleicht wollte er gerade damit — indem er nicht voll von hinten auf Macklin auf fuhr, sondern auswich — ein größeres Unheil verhüten. Daß der Wagen durch diese Berührung mit der Einfassung so nach oben geschleudert wurde und oben auf dieser Einfassung zerborsten ist — nun, es wären vielleicht in neun von zehn ähnlichen Fällen die Wagen innerhalb des Schutzwalles auf der Bahn geblieben, es wären vielleicht in 99 von 100 Fällen die Wagen nicht ausgerechnet oben auf dem Wall explodiert oder auseinandergeflogen. Wer weiß das?

Es ist im übrigen völlig gleichgültig, ob das, was sich dann mit dem Wagen ereignete, im physikalischen Sinne eine Explosion war oder nicht — ehrlich gesagt, ich verstehe nicht ganz, warum man sich manchmal dagegen sträubt, von einer Explosion des Tanks zu sprechen. Natürlich kann unter bestimmten Umständen so ein Tank explodieren. Ich erinnere mich noch, wie ich vor zwölf Jahren bei einem Pionier-Lehrgang lernte, wie man bereits mit 5 Litern Benzin ein kleines Haus in die Luft sprengen kann. Man gießt diese 5 Liter nämlich in einen 20 Liter Kanister, so daß oben im Kanister viel Platz übrig bleibt für die Entwicklung von Gasen. Dann stellt man diesen viertelvollen Kanister zwei bis drei Stunden in die pralle Sonne, baut ihn anschließend im Keller dieses Hauses so fest wie möglich ein, und wenn dann die Zündschnur oder Lunte an das Benzin kommt — an die lächerlichen 5 Liter, dann fliegt, wie gesagt, das Haus in die Luft. Es ist ja eine Binsenwahrheit, daß Tanks, die nur noch zu einem Viertel bis zur Hälfte gefüllt sind (und um diese Zeit in Le Mans war das zweifellos bei allen Wagen der Fall), eher zu einer Explosion neigen als ganz volle Tanks.

Von der Möglichkeit der Benzinentzündung durch lecken Tank und heißen Auspuff ganz abgesehen. Das alles liegt in der Natur der Sache begründet. Übrigens, es ist auch die Verwendung von Magnesiumlegierungen in Renn- und Rennsportwagen weder etwas Unerlaubtes noch etwas Unübliches. Daß Magnesium in Grenzfällen (nämlich bei 600 Grad) von alleine anfängt zu brennen, und dann recht heftig, ist allen Experten seit langer Zeit bekannt.

Aber, bin ich schon gefragt worden (immer mit dem „Schuld“-Gedanken im Hintergrund) — hat nicht der Veranstalter verabsäumt, die nötigen Sicherheitsmaßnahmen für sein Publikum zu treffen? Die meisten Leser werden von Bildern her wissen, wie in Le Mans die Zuschauer gesichert sind, durch einen anderthalb Meter hohen, einen Meter dicken Wall nämlich, der außen und innen je aus Faschinen besteht und in der Mitte aus festgestampftem Sand. Ich möchte annehmen, daß ein selbst mit 200 km/st frontal auffahrender Sportwagen diesen Wall nicht einmal zur Hälfte durchbrechen kann, weil er federt (man kann vermut-

lich auch nicht durchschießen), und etwas weiter oben an der Strecke, am sogenannten Dunlop-Bogen, sind mit 160 bis 190 km/st schon eine ganze Reihe von Wagen direkt vor den Augen der Zuschauer schleudernd gegen den Wall gefahren — und nie ist einem Zuschauer ein Haar gekrümmt worden. Vor zwei oder drei Jahren hat Neubauer in Stuttgart einmal geäußert, die Absicherung der Zuschauer in Le Mans sei absolut vorbildlich, man solle sie sich hier in Deutschland als Beispiel nehmen.

Gewiß — die Strecke ist, gemessen an den heutigen Geschwindigkeiten, vor den Boxen relativ schmal (12 Meter), das heißt, wenn zwei Wagen sich überholen und gleichzeitig ein dritter Wagen bei den Boxen abfährt oder zu den Boxen hinstrebt, dann ist das nur durch musterhafte Fahrdisziplin ohne Gefährdung zu bewerkstelligen. Indessen sind für das Abfahren von den Boxen eigene Sportkommissare anwesend, die die Wagen herauswinken, um hier eine strenge Ordnung aufrechtzuerhalten, von den Rennleitern der Werke ganz abgesehen. Die Verbreiterung dieses Streifens wäre im Interesse der Sicherheit der Fahrer zu fordern — es hat jedoch weder ein Fahrer noch eine Firma vor diesem Rennen jemals öffentlich darauf hingewiesen, daß man es hier mit einem besonders gefährlichen Punkt zu tun habe, der dringend der Verbesserung bedürfe, andernfalls man nicht mehr in Le Mans fahren könne. Und wir wollen auch nachträglich nicht übertreiben: Die Strecke vor den Boxen in Le Mans ist für den Fahrer nicht sehr angenehm, weil zu wenig übersichtlich, aber die Stelle wurde immer noch für zumutbar gehalten.

Von meinem dritten Punkt möchte ich im folgenden nur ganz kurz sprechen. Er betrifft das, was in Deutschland in den Tages-, speziell in den Abendzeitungen nach dem Unfall von Le Mans gedruckt wurde. Und was jetzt auch zum Teil in den Illustrierten zu finden ist. Ich möchte hier nicht von dem gräßlichen Jargon sprechen, in dem über die Toten geschrieben wird, mit möglichst vielen Details, möglichst rührseligen auch (weswegen die Rede besonders auf Frauen und Kinder kommt). Sagen Sie, meine verehrten Leser, bitte nicht, daß die Reporter und Redakteure, die so etwas schreiben und „auswalzen“, verabscheuungswürdige Menschen seien; sie würden das alles nämlich nicht veröffentlichen, wenn sie nicht genau wüßten, daß ihnen das Publikum die Blätter in dieser Form aus der Hand reißt.

Ich möchte nur folgendes sagen: Über Autorennen wird, etwa im Vergleich zum Fußball oder auch im Vergleich zu Affären von berühmten Filmstars, relativ wenig geschrieben. Ich gebe zu, daß der Fußball und die Filmstars mehr Publikum haben als die Rallies und Rennen. Wenn aber einmal bei einem Autorennen ein schwerer Unfall passiert, dann plötzlich befindet sich dieses Autorennen auf der ersten Seite des Blattes, dann plötzlich sind die Überschriften nicht groß genug, dann erscheinen die Einzelheiten, die Akteure... Wissen Sie, was die Folge davon ist? Diese Berichte mit den Unfällen, die lesen dann — infolge der großen Aufmachung — auch solche Leute, die eigentlich für den Autosport wenig Verständnis haben. Die lesen also immer nur dann etwas, wenn ein Unfall passiert ist — und ergo denken sie über den Autosport: Was muß das für eine gräßliche Sache sein, wie rüde, wie gemein, wie gefährlich! Man verbiete ihn doch!

Ist das verwunderlich?

Wir wollen uns hierdurch nicht beeinflussen lassen. Es erhebe sich keiner und sage, weil wir diese Dinge sachlicher und fachlicher betrachten, wie es uns auch zusteht, hätten wir kein Mitgefühl mit denen, die die Opfer dieses Unfalls waren. (Am Rande bemerke ich

noch, daß Porsche hier in Deutschland und Jaguar in England — die beiden großen Sieger dieses Rennens — aus Respekt vor den Toten von Le Mans darauf verzichtet haben, Werbeaktion durchzuführen). Sind — so fragt man sich nun häufig nach diesem Unfall — sind die Geschwindigkeiten der heutigen Sportwagen nicht überhaupt zu hoch geworden, muß man nicht nach Mitteln und Wegen sinnen, sie zu beschränken? Diese Frage ist in diesem Blatt längst vor dem diesjährigen Le Mans-Rennen schon diskutiert worden. Es ist eine Frage, die unabhängig von einem Unfall auch aus rein technischen Gründen in der Luft liegt.

Der einfachste Weg, nämlich der der Hubraumbeschränkung, bekäme einen tieferen technischen Sinn erst dann, wenn noch zwei Baubeschränkungen dazutreten würden: erstens, bei Rennen wie in Le Mans müßte der Brennstoff rigoros limitiert sein, zweitens, ebenso rigoros müßten sogenannte Prototypen und Rennsportwagen, die nicht in einer bestimmten Stückzahl verkauft werden, ausgeschaltet sein.

Daß in Le Mans gleichzeitig große und kleine Wagen laufen, dieses Prinzip (das ja auch in der Mille Miglia angewandt wird) würde ich nicht verlassen, ich halte eine Überholung zwischen zwei annähernd gleichschnellen Wagen für nicht ungefährlicher als zwischen zwei sehr unterschiedlich schnellen Automobilen. Ich würde lediglich Mindest-Rundenzeiten für jede Klasse im Training vorschreiben, ohne deren Erfüllung keine Zulassung zum Rennen erfolgt.

Daß man jetzt auf allen Rennstrecken der Welt die Sicherheitsmaßnahmen für die Zuschauer und für die Fahrer (übrigens — in puncto Flaggen-winken ist man in Le Mans vorbildlich!) noch einmal genau überprüft — das ist wohl selbstverständlich.

Man hört auch gelegentlich die Forderung, für große Rennen sollten die Fahrer noch strenger unter die Lupe genommen werden, nur die Besten dürften noch mitfahren. Ein Unter-die-Lupe-nehmen der Fahrdisziplin könnte auch bei uns nichts schaden. Im übrigen hat der Unfall von Le Mans mit der Qualität der Fahrer in direkter Weise nichts zu tun, denn die drei in den Unfall Verwickelten sind ja prominente Namen: Ich brauche nur daran zu erinnern, daß Levegh vor drei Jahren mit seinem 4,5 Liter Talbot in Le Mans das ganze Feld anführte, ich brauche über Hawthorn fahrerische Qualitäten überhaupt kein Wort zu verlieren, und was Macklin angeht, so gehört dieser zu den 10 besten englischen Fahrern; er ist nicht nur Sportwagenrennen, sondern auch schon Große Preise gefahren.

In Le Mans hat sich ein schrecklicher Unfall abgespielt. Im Grunde — dies möchte ich zum Schluß sagen — ist aber auch dieser Unfall ein Rennunfall, wie es schon viele Rennunfälle gegeben hat und noch viele geben wird. Eine schicksalshafte Verknüpfung von Ereignissen, die außerhalb unserer menschlichen Kontrolle stehen, hat aus diesem Rennunfall eine Katastrophe gemacht. Es ist sehr hart, das auszusprechen: Die Möglichkeit eines solchen Unfalls existierte, seit das erste Rennen gefahren wurde — genau so, wie bei jedem Flugzeugaufstieg die Möglichkeit eingeschlossen liegt, daß wieder einmal, wie damals über Irland oder seinerzeit über Frankfurt, 84 Menschen zugleich den Tod finden. Die Luftfahrt ist eine Erscheinungsform der modernen Technik. Der Automobilsport ist eine andere. Beide sind notwendig. Beide entspringen dem Willen des Menschen, über seine Grenzen hinaus zum bisher Unerforschten und Unerreichten vorzustoßen. Mag man diesen Willen auch als vermessenen bezeichnen — er entspringt der menschlichen Natur. *Richard von Frankenberg*

# Auf Sand gebaut!

Auf dem originellen Zandvoorter Dünenkurs können sich die Hinterbliebenen des Grand Prix-Sports gegen Mercedes nicht durchsetzen

Warum plant man den „Großen Preis von Holland“ schon zu Beginn des Jahres in unseren Terminkalender ein? Weil wir die Strecke von Zandvoort als einzige der großen europäischen Grand Prix-Strecken noch nicht kannten? Weil wir Holland nach fast 30 Jahren einmal wiedersehen wollten? Weil Deutsche, wie man im vorigen Jahre hörte, in Holland unerwünscht seien? (Wir fanden mehr Schwarzrotgold an den Häusern als bei uns.) Weil wir endlich einmal ansehen wollten, wie der alte Vater Rhein, müde und lendenlahm geworden, von einem modernen Hebewerk bei Katwijk a/Zee ins Meer gehoben wurde?

Alle möglichen Gründe führten uns nach Holland. Nur ein sportlicher war nicht dabei.

Was sollte auch sportlich viel geschehen? Man hatte schon während der ersten Rennehälfte in Monte Carlo gesehen, daß Mercedes-Benz nicht nur neue Spezialfahrzeuge, zum Teil wieder mit außenliegenden Bremsen für Rennstrecken mit zahlreichen, dicht aufeinanderfolgenden, engen Kurven entwickelt hatte, sondern daß man auch den Motor durch eine kaum mehr zu überbietende Präzision in der Dosierung der Brennstoff-Luft-Einspritzung stärker und agiler und durch weitere Verfeinerung des federlosen Ventiltriebs standfester gemacht hatte.

In Spa war es offensichtlich geworden, daß Lancia den 1955er Mercedes-Typen nicht mehr würde gefährlich werden können.

„Diese Formel ist für uns nicht mehr interessant“, sagte Rudolf Uhlentha, der Chef des Daimler-Benz-Versuchs, zu mir, „wir haben sie gelöst und wir können auch die Sportwagenrennen dieses Jahres beim technischen Standard der Konkurrenz, wie er in Le Mans zutage trat, nicht mehr verlieren. Oder nur durch böartige Zufälle. Als Le Mans für uns vorbei sein mußte, lagen wir vor dem schnellsten Jaguar weit in Führung. Bei dem einsetzenden Regen hätte uns der Gegner nicht mehr gesehen.“

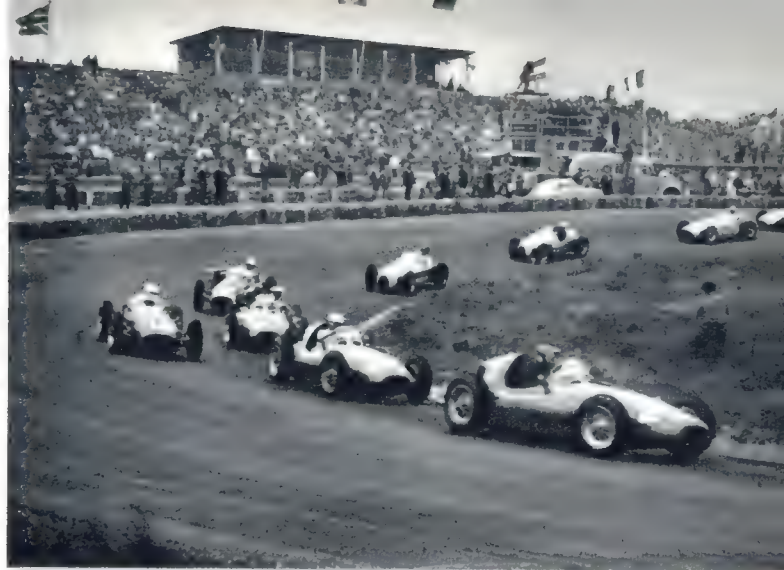
Das sagte Rudolf Uhlentha, dessen bescheidene, sportlich zurückhaltende Art auch von der Konkurrenz nicht in Frage gezogen wird.

Und wir haben keinen Grund, seinen Worten nicht das nötige Gewicht beizumessen.

Zandvoort hat das wieder bewiesen.

Zandvoort ist kein leichter Kurs. 4,193 km lang, baut er sich auf der Basis einer 700 Meter langen Start- und Zielgeraden auf, eine enge Nordkurve schwingt sich auf einen Dünenrücken und fällt nach zwei leichten Biegungen in eine gefährliche Haarnadelkurve dicht hinter den Boxen ab, dann steigt der Kurs wieder in das wellige Dünenhinterland hinauf und mündet nach zwei engen Rechts- und einer engen Linkskurve sowie elf weiteren, teils Links-, teils Rechtsbiegungen, deren Tempomöglichkeiten man studieren muß, in die Zielgerade ein.

Die schnellste Runde, die Mières bereits im ersten Viertel des Rennens fuhr, um an Kling heranzukommen, wurde mit 1:40,9 Min. notiert. Das entspricht einem Mittel von knapp 150 km/st. Der Renndurchschnitt des Siegers Fangio lag bei 144,43 km/st. Der Kurs gehört also nicht zu den ausgesprochen langsamen wie Monte Carlo und nicht zu den schnellen wie



Das Feld nach der ersten Runde. Die Spitzenreiter sind schon vorbei, den restlichen Pulk führt hier Hawthorn. Foto: Wiese

Reims. Seine mögliche Geschwindigkeit liegt etwa zwischen der des Nürburgrings und der des Bremgartenwaldes. Aber die Strecke ist durch ihre gleichförmigere Topographie in den flachen Dünenhügeln erheblich schwerer zu merken und in ihrer Charakteristik längst nicht so markant wie die deutsche und schweizerische Grand Prix-Strecke. Das wurde auch Karl Kling zum Verhängnis, der zum Unterschied von Moss und Fangio diese Strecke zum erstenmal befuhr und bei dem Versuch, sich von Behra zu lösen und an einer Stelle das Tempo mehr zu forcieren, blitzschnell im Sand landete. Was in Monza ohne weiteres möglich ist: ein unbeschädigt herausgeflogenes Fahrzeug mit eigener Kraft wieder auf die Piste zu bringen, ist in Zandvoort unmöglich. Hier gibt es keine Korrektur mehr. Das Auto sitzt im Sand fest und scheidet aus. Nicht zuletzt deshalb bezeichnet Piet Nortier „seine Strecke“ als die sicherste Grand Prix-Strecke der Welt.

Ihre Geschichte ist nicht uninteressant. Unter dem Aktenzeichen „Aufmarschplan mit Zufahrtsstraßen im Dünengebiet nö. Zandvoort VIII/10 1942“ wurden Arbeiter des Atlantikwalls zum Bau der jetzigen Start- und Zielstrecke, des Rennfahrerlagers und der angrenzenden Streckenteile abgestellt. Der alte Rennfuchs Piet Nortier und Zandvoorts Bürgermeister van Alphen, die zum Bau und zur Befestigung des Geländes den Trümmerschutt von gesprengten Zandvoorter Gebäuden benutzten, dachten dabei natürlich nicht an Aufmärsche von Marineinfanterie und deutschen OT-Kolonnen, sondern an den Aufmarsch von Rennfahrern in fernerer Zeiten, von denen man sich friedlichere Gäste für Zandvoort versprach.

Der Verlauf des Rennens blieb eigentlich von allen Zwischenfällen verschont, die sonst geeignet sind, ein Rennen interessant oder gar aufregend zu machen.

Fangio startet, wie so oft, ein wenig zu früh, gewinnt den ersten Platz und gibt ihn bis zum Siege nicht wieder ab. Musso, der hartnäckigste Verfolger der Mercedes-Mannschaft, der auf diesem kurvenreichen Kurs bewies, daß er ein ausgezeichneter Fahrer ist, kann sich nur eine Runde lang zwischen Fangio und Moss behaupten, dann schießt der großartig fahrende Moss zu seinem Meister Fangio auf, verdrängt Musso auf den dritten Platz und distanziert ihn von Runde zu Runde mehr.

Ein einsetzender Regen vergrößert den Vorsprung der beiden führenden Mercedes-Wagen weiter auf 45 Sekunden, und als sich Musso mit seinem Maserati in der 84. Runde (von 100 Runden) in der Entréekurve vor den Tribünen dreht, beherrscht er seinen Wagen so geistesgegenwärtig, daß die ihm folgenden, aber um Runden zurückliegenden Mières und Behra glatt an ihm vorbeikommen, verliert jedoch soviel Zeit, daß Neubauer seinen „Generalanzeiger“ Wörner mit dem Zeichen 1:05 an die Piste schicken kann. Neu-



bauer dämpft seine beiden Spitzenreiter, die es klugerweise unterlassen, sich gegenseitig zu hetzen, weiter mit den Zeichen „Pi“ und „RG“ und tatsächlich spielen Fangio und Moss in einem gekonnten Moderato das Dünen-duett von Zandvoort zu Ende.

Niemand außer diesen Drei hat jemals in diesem Rennen den Versuch gemacht, in den Spitzenkampf einzugreifen. Es wäre ihm auch schlecht bekommen, denn sowohl Fangio als auch Moss hatten offensichtlich starke Reserven und hätten den Streckenrekord noch erheblich höher schrauben können.

Lediglich im Mittelfeld gab es während des Rennens einige Abwechslung. In der 21. Runde geben Behra und Hawthorn vor den Boxen aufgeregt Handzeichen. Da gleichzeitig Kling ausbleibt, scheinen sich diese Zeichen auf ihn zu beziehen. Tatsächlich hatte sich Kling, der hinter Musso und Behra an 5. Stelle lag, in einer Biegung gedreht und war von der Piste abgekommen. Der unglückliche Karl Kling mußte den Weg zu den Boxen wieder einmal zu Fuß antreten. Auch Hawthorn, der wieder einen Ferrari fährt, muß mehrfach an den Boxen halten, um seine Stoßdämpfer richtig einzustellen. Er fällt dadurch ins hintere Feld zurück, ohne die Möglichkeit zu finden, wenigstens in die Mittelgruppe wieder aufzuschließen. Da in der Mittelgruppe weder Castellotti noch Hawthorn sich für den Modeneser Rennstall eindrucksvoll in Szene zu setzen vermögen, bleiben die Platzhoffnungen Ferraris allein auf Trintignant, dem Monte

Carlo-Sieger, ruhen. In der 67. Runde jedoch ereilt ihn ein Getriebeschaden. Damit war auch der aussichtsreichste der drei neuen Super-Squalos mit seinem Latein am Ende.

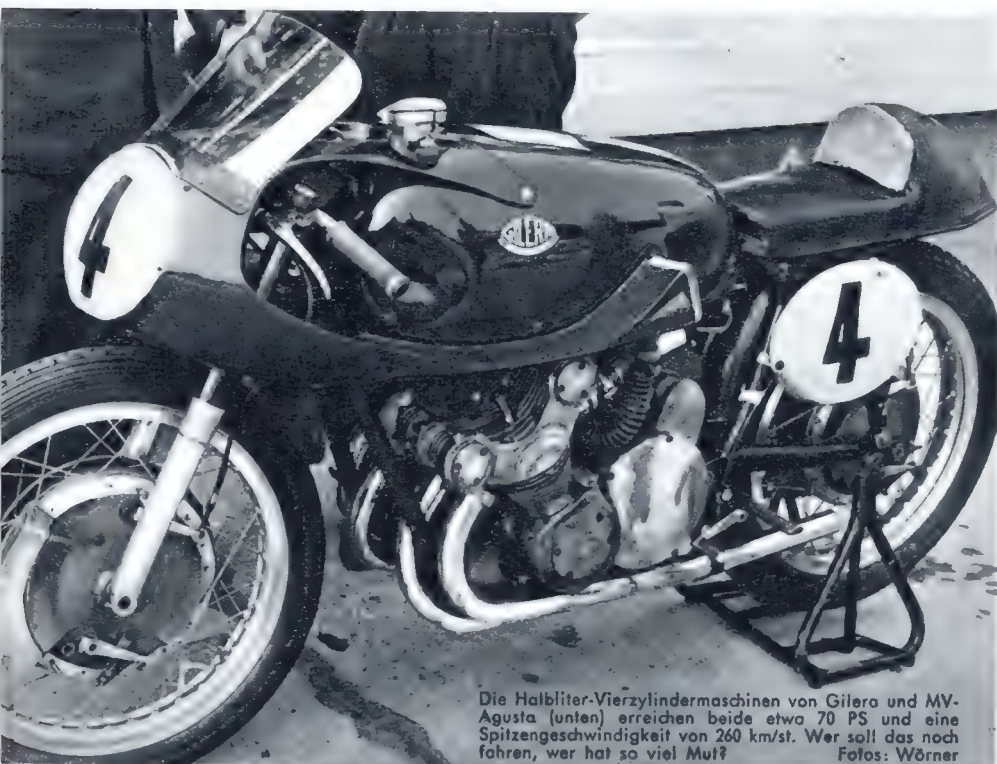
Zwanzig Runden vorher war schon der stärkste Wagen des Schlußfeldes, der Gordini Manzons, mit Hinterachsenschaden ausgeschieden.

Es war also ein Rennen, bei dem man nicht einmal den Atem anzuhalten brauchte, ein Grand Prix, dem die eklatante maschinelle und Fahrerüberlegenheit der Mercedes-Benz-Wagen jeden sportlichen Reiz nahm, und als Mijnheer van Haaren nach 100 Runden dem Automobilweltmeister Juan Manuel Fangio und seinem „Schatten“ Stirling Moss die Würfelflagge vor die Nase hält, notieren die Zeitnehmer folgende Resultate:

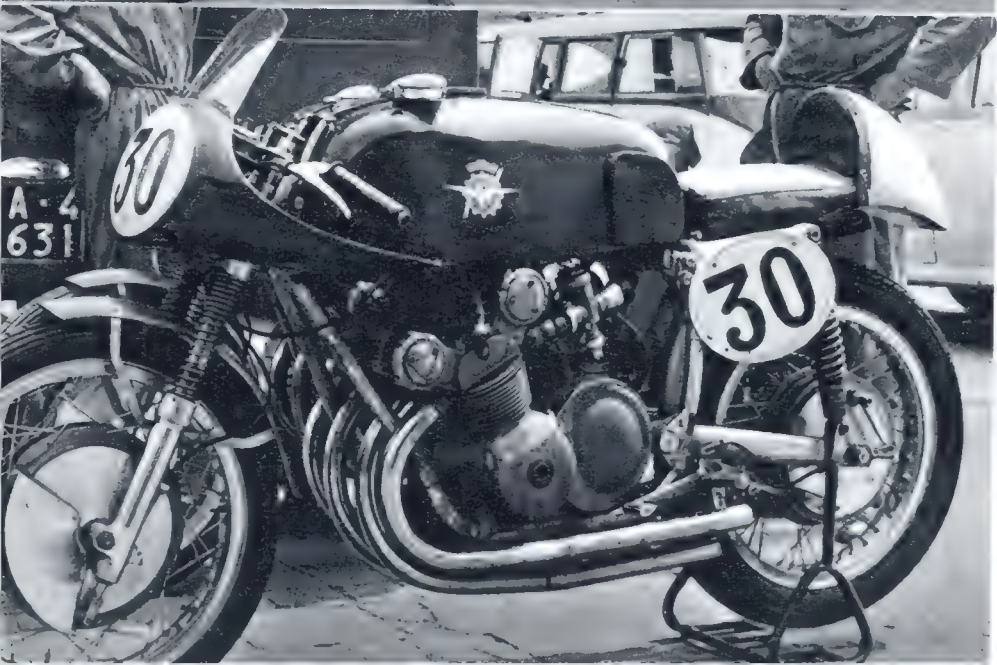
1. Fangio (Mercedes-Benz) 2 Std. 36:46,2 Min. (144,434 km/st); 2. Moss (Mercedes-Benz) 2 Std. 36:46,9 Min. (144,421 km/st); 3. Musso (Maserati) 2 Std. 37:48,0 Min. (143,486 km/st); 4. Mières (Maserati) 1 Rd. zurück; 5. Castellotti (Ferrari) 3 Rd. zurück; 6. Behra (Maserati) 3 Rd. zurück; 7. Hawthorn (Ferrari) 5 Rd. zurück.

Es dauert einige Zeit, bis man zur Siegerehrung die Wagen der vier Ersten vor das Podium gerollt hat und Fangio Kranz und Pokal in Empfang nehmen kann. Während die deutsche Nationalhymne die Arbeit der Mercedes-Männer ehrt, die bescheiden abseits stehen, jagt ein schwarzer Ferrari, eskortiert von blitzenden Galapolizisten, auf der anderen Seite der Rennstrecke davon: Prinz Bernhard der Niederlande hebt die Hand, grüßt sein Volk und — ward nicht mehr gesehen. *Ernst Hornickel*

# Deutscher Motorrad-Grand Prix ohne Interesse



Die Halbliter-Vierzylindermaschinen von Gilera und MV-Agusta (unten) erreichen beide etwa 70 PS und eine Spitzengeschwindigkeit von 260 km/st. Wer soll das noch fahren, wer hat so viel Muß? Fotos: Wörner



Seit 1951 gibt es wieder einen Motorrad-Grand Prix in Deutschland. Da Hohenstein-Ernstthal hinter dem eisernen Vorhang nicht mehr in Frage kam, verlegte man das Rennen auf die Stuttgarter Solitude. Hier in Württemberg waren ähnliche, stark zum Motorrad tendierende Verhältnisse und eine Strecke gegeben, die den Gegebenheiten in Sachsen nicht nachstanden. Aber seit Kriegsende gab es in Deutschland zwei konkurrierende Motorrad-Clubs, den ADAC und den DMV. Die Folge davon war, daß das klassische deutsche Rennen von der ADAC-Strecke Solitude zur DMV-Strecke Schotten, wieder zurück zur Solitude und dann 1955 zum DMV-gemieteten Nürburgring ging. 1956 ist wieder die Solitude dran, da der ADAC den Titel bekommt. Im Ausland hat jede Nation ihre Standardstrecke für ihren Grand Prix. Dort wird auf Tradition geachtet, in Deutschland wird das Rennen durch eifersüchtiges Club-Geplänkel seines größten Wertes, nämlich der Vergleichsmaßstäbe, entledigt. Man hat vom DMV dieses Jahr lieber ein Zuschauer-Fiasko auf dem Nürburgring in Kauf genommen, auf dem der Weltmeisterschaftslauf als 4. Rennen des Jahres 1955 finanziell in Konkurrenz zu Eifelrennen, Wagen-Grand Prix und 1000-Kilometerrennen für Sportwagen stand, als mit dem ADAC auf der typischen Motorradstrecke Solitude unter Wahrung der nationalen Belange einen deutschen Grand Prix gemeinsam vor großer Zuschauerkulisse durchzuführen. Die maximal 30 000 Zuschauer beim diesjährigen Motorrad-Grand Prix sind die Rechnung für die auch im Motorsport sichtbare deutsche Zwiertacht.

Beim diesjährigen Motorradrennen fehlten bis auf DKW die deutschen Werksrennställe. Man weiß aus den Wagen-Grand Prix-Rennen der Jahre 1951—1953, als sich nur Ausländer und ausländische Fabrikate gegenüberstanden, daß der Deutsche eben bei Fehlen seiner heimischen Favoriten zu Hause bleibt. So hat auch das Fehlen von NSU und BMW, auch wenn deren Privatfahrer am Start waren, mit zu dem Desinteresse am Großen Preis beigetragen. Man will nicht den englischen Weltmeister Duke auf einer italienischen Gilera ein konkurrenzloses Rennen fahren sehen, sondern man will, um hier ein Beispiel zu geben, sein deutsches Idol Werner Haas auf einer deutschen Maschine zumindest auf gleicher Höhe mit Duke im Rennen sehen. Ohne daß sich die deutschen Zuschauer eine deutsche Chance ausrechnen können, ist selbst ein Großer Preis mit italienischen Werksrenn-

ställen kein Zugmittel. Englands Norton und AJS fehlten zudem ebenfalls!

Das Interesse am Motorsport stagniert derzeit sowieso. Das kommt eben durch die unterschiedlichen Kräfteverhältnisse. Italien baut 1955 seine Super-Rennmaschinen weiter, neuerdings eine V-Achtzylinder-Moto Guzzi als letzten Schrei. England ist zur unverkleideten Serienrennmaschine zurückgekehrt, Norton, AJS und Matchless kreieren „Production-Racer“ mit ihren Werksmaschinen. Sie üben sich in einer neuerlichen splendid isolation und fahren nur zu Hause. Deutschland hat nur Privatfahrer, wenn man vom DKW-Werksteam absieht, da die übrigen Firmen pausieren. Also drei verschiedene technische Ebenen. Wie soll es da generell zu scharfen Positionskämpfen kommen? Da fährt jede Nation für sich innerhalb eines Laufes ihr Rennen, vornedraus die italienischen Super-Werksmaschinen, in der Mitte die Werks-Prototypen Englands und dahinter die Privatfahrer Deutschlands.

Wenn es nicht ganz so kraß ist in einigen Klassen, so deshalb, weil sich die deutschen Privatfahrermaschinen von NSU und BMW stärker zeigen, als sie unter normalen Umständen sein können und dürfen. Diese Diskrepanz auf der technischen Seite kommt nicht zuletzt vom Mißverhältnis der Ansichten der FIM zu denen der aktiven europäischen Motorradfirmen. Die FIM schreibt viele Weltmeisterschaftsläufe vor, die Industrie aber will nicht das Geld und die Zeit aufbringen, alle aus- und vorgeschriebenen Läufe zu belegen. Der sehr feinfühligere Zuschauer merkt unbewußt, aber sehr schnell, daß es seit neuestem im Motorradsport also kriselt. Seine Reaktion ist: er bleibt zu Hause oder fährt zum Camping nach Italien! Wenn es der FIM nicht gelingt, durch eine neue und gute technische Aufgabenstellung erneut zahlreiche europäische Fabrikate pro Klasse als Werksteams und mit populärer Fahrerbesetzung an den Start solcher klassischen Rennen wie z. B. den Großen Preis von Deutschland zu bringen, dann geht der Erd-rutsch des Motorradsportes bis zur Bedeutungslosigkeit weiter.

Über die vorstehend aufgezeigten Tatsachen darf der am Nürburgring gezeigte gute Sport der Teilnehmer nicht hinwegtäuschen. Wenn es in drei von fünf Klassen zu harten Spitzenkämpfen selbst zwischen Werks- und Privatfahrern kam, dann ist das dem Einsatz der Fahrer zu verdanken. Der wegen Nebel um 1 Stunde verschobene Eröffnungslauf für Maschinen bis 125 ccm war ein Musterbeispiel für die verlorene technische Konzeption. Drei einsame MV Agusta-Werksrennmaschinen aus Italien unter Ubbiali, Taveri und Venturi machten vor dem deutschen Privatfahrer Lottes (Serienrenn-MV Agusta) das Ende unter sich aus. Auch im Rennen der Seitenwagenmaschinen wirkte sich das Fehlen einer starken Konkurrenz aus, der Lauf war eintönig und nur durch die Demonstration der drei BMW-Privatfahrer Faust/Remmert, Noll/Cron und Schneider/Strauß an der Spitze eine Freude. Es fehlten die großen Norton-Gegner Oliver und Smith und die italienischen Gileras.

Man muß sich einmal vor Augen halten, daß es heute einem Privatfahrer auf einer Serienmaschine gelingt, einen Großen Preis zu gewinnen. Wann gab es das früher? H. P. Müller brachte mit seiner Einzylinder-NSU dieses Kunststück fertig, und Brand auf der gleichen Maschine kam auf den 2. Platz. Aber gegen die NSU-Sportmax-Streitmacht stand lediglich eine 204 ccm-Werksrennmaschinenkonstruktion von MV Agusta, die von Lomas, Taveri und Venturi gefahren wurde. Die anwesenden Guzzis, die Adler und die DKW waren privat und z. T. ältere Werkstypen. Als die MV-Werksrennmaschine unter Lomas an der knappen Spitze ausfiel, siegte NSU-Privatfahrer H. P. Müller unangefochten. Man möchte hier ein Dutzend Weltklassefahrer auf Werksmaschinen von NSU, Guzzi, DKW, MV Agusta, Adler, Velocette, BSA, Benelli sehen, das brächte die noch wirk-

samere Atmosphäre. Natürlich haben die Privatfahrer Hervorragendes geleistet, das soll beileibe nicht geschmälet werden.

Bei den 350ern gab es wirklichen Vergleichskampf von Werks-Fahrern und Maschinen. DKW gegen Moto Guzzi und MV Agusta, wobei der Engländer Surtees noch eine der Norton-Werksprototypen vorstellte. Zwischen Lomas (Guzzi), Hobl (DKW), Surtees (Norton), Sandford (Guzzi), Kavanagh (Guzzi), Wünsche, Hofmann (beide DKW), Bandirola und Masetti (beide MV Agusta) wurde das Ende und die Placierung ausgemacht, die zahlreichen Privatfahrer standen im Schatten der größeren Ereignisse. Noch gewann also die Weltmeister-Guzzi, aber die DKW-Zweitakt-Dreizylinder ist im Kommen! Hoffentlich stehen sich nächstes Jahr in dieser Klasse Norton, AJS, BSA, Guzzi, MV Agusta, NSU und DKW gegenüber! Wäre das nicht doch ein neues Zugmittel?

Eigentlich hätten die italienischen Werks-Vierzylinder von Gilera und MV Agusta ein Rennen unter sich fahren und die Privatfahrer distanzieren müssen. Wenn nur ein Weltmeister Duke einsam vorneweg fuhr, dann ist das dem Einsatz und der tollen Fahrweise des BMW-Privatfahrers und deutschen Meisters Walter Zeller zu verdanken, der knapp langsamer als die derzeit weltbeste Fahrer/Maschinenkombination war, aber die gesamte übrige Werkskonkurrenz, Armstrong, Bandirola, Masetti, Colnago, nicht auf den 2. Platz ließ. Diese Fahrt Zellers war das sportliche Ereignis des diesjährigen Großen Preises, der Rekordsieg Dukes die Bestätigung von dessen einmaliger Überlegenheit. Hoffentlich kommt BMW nächstes Jahr wieder offiziell mit dieser Zweizylinder. Wenn man es hätte ahnen können, daß die BMW so schnell ist, um selbst einem derzeitigen Privatfahrer eine reelle Chance zu geben, dann wären bestimmt mehr Zuschauer gekommen. Sie trauen eben so etwas nur Werksrennfahrern und Werksrennmaschinen zu. Hoffentlich ziehen der Motorradsport und die europäische Motorrad-Industrie die Konsequenz aus der diesjährigen Situation und beginnen von neuem, klassischen Motorsport zu produzieren!

Eugen K. Schwarz

## Ergebnisse

**Klasse bis 125 ccm** (5 Runden = 114,05 km): 1. C. Ubbiali-Italien (MV Agusta) 1:01.56,5 Std. = 110,5 km/st; 2. L. Taveri-Schweiz (MV Agusta) 1:01.57,3 Std. = 110,4 km/st; 3. R. Venturi-Italien (MV Agusta) 1:01.58,1 Std. = 110,4 km/st; 4. K. Lottes-Erndtebrück (MV Agusta) 1:03.40,9 Std. = 107,4 km/st; 5. B. Petruschke-Kleinmachnow (IFA) 1:04.42,5 Std. = 105,7 km/st. - Schnellste Runde: C. Ubbiali-Italien (MV Agusta) 12.18,2 Min. = 111,2 km/st.

**Klasse bis 250 ccm** (6 Runden = 136,86 km/st): 1. H. P. Müller-Ingolstadt (NSU) 1:06.19,6 Std. = 123,8 km/st; 2. W. Brand-Hannover (NSU) 1:07.21,6 Std. = 121,8 km/st; 3. C. C. Sandford-England (Moto Guzzi) 1:07.25,3 Std. = 121,7 km/st; 4. L. Taveri-Schweiz (MV Agusta) 1:08.34,7 Std. = 119,7 km/st; 5. A. Wheeler-England (Moto Guzzi) 1:09.26,6 Std. = 118,2 km/st. - Schnellste Runde: H. P. Müller-Ingolstadt (NSU) 10.56,7 Min. = 125,0 km/st.

**Klasse bis 350 ccm** (7 Runden = 159,67 km): 1. B. Lomas-England (Moto Guzzi) 1:14.52,1 Std. = 127,9 km/st; 2. A. Hobl-Ingolstadt (DKW) 1:15.05,1 Std. = 127,6 km/st; 3. J. Surtees-England (Norton) 1:15.08,4 Std. = 127,5 km/st; 4. C. C. Sandford-England (Moto Guzzi) 1:15.53,1 Std. = 126,2 km/st; 5. K. Kavanagh-Australien (Moto Guzzi) 1:16.01,6 Std. = 126,0 km/st. - Schnellste Runde: B. Lomas-England (Moto Guzzi) 10.35,0 Min. = 129,3 km/st.

**Klasse bis 500 ccm** (9 Runden = 205,29 km): 1. G. Duke-England (Gilera) 1:34.06,1 Std. = 130,9 km/st; 2. W. Zeller-Hammerau (BMW) 1:34.30,4 Std. = 130,4 km/st; 3. C. Bandirola-Italien (MV Agusta) 1:37.35,0 Std. = 126,5 km/st; 4. U. Masetti-Italien (MV Agusta) 1:37.55,1 Std. = 125,9 km/st; 5. G. Colnago-Italien (Gilera) 1:38.44,2 Std. = 124,8 km/st. - Schnellste Runde: G. Duke-England (Gilera) 10.23,3 Min. = 131,7 km/st.

**Klasse bis 500 ccm** Seitenwagen (5 Rd. = 114,05 km): 1. W. Faust/K. Remmert-Fulda (BMW) 58.33,8 Min. = 116,8 km/st; 2. W. Noll/F. Cron-Kirchhof (BMW) 59.37,5 Min. = 114,8 km/st; 3. W. Schneider/F. Grunwald-Weidenau (BMW) 1:00.25,8 Std. = 113,3 km/st; 4. J. Drion/Inge Stoll-Frankreich (Norton) 1:01.05,7 Std. = 112,1 km/st; 5. B. Mitchell/G. Max-Australien (Norton) 1:01.05,9 Std. = 112,1 km/st. - Schnellste Runde: W. Faust/K. Remmert-Fulda (BMW) 11.37,0 Min. = 117,8 km/st.

## Vier Monate mit Bewährung...

Am 27. Juni haben sich in Frankreich zwei bemerkenswerte Dinge ereignet. In Le Mans wurde Juan Manuel Fangio zum erstmalig nach dem Unfall gerichtlich vernommen — zwei Stunden lang, als Zeuge und als Experte. Und am Schluß dieser Vernehmung wurde Fangio die Frage vorgelegt: Und wen halten Sie für schuldig? Worauf der Weltmeister erklärte: „Niemand, keine einzelne Person kann hier schuldig genannt werden. Es war ein schicksalhafter Ereignis...“ Diese Äußerung Fangios — sicherlich nicht von ihm getan, um andere Fahrer zu „decken“, sondern aus ehrlicher Überzeugung kommend — diese Äußerung könnte ein Schlußstrich sein unter die ganzen Fragen und Polemiken gegen „Schuldige“ von Le Mans.

Indessen — am gleichen 27. Juni trat in Paris ein Gericht zusammen, um über folgenden Fall zu verhandeln: Bei einem der üblichen Frühjahrsrennen in Monthéry kam der französische Talbot-Fahrer Mairesse dadurch, daß ein 750 ccm-Wagen ihm offenbar nicht genügend Platz ließ zum Überholen, ins Schleudern, überschlug sich und wurde bei dem Unfall getötet, wobei durch den ausbrechenden Wagen noch ein Kind unter den Zuschauern tödlich verletzt wurde. Die Witwe von Mairesse hatte nun gegen den Fahrer des 750 ccm-Wagens eine Zivilklage auf Schadenersatz erhoben, und ihr Anwalt versuchte dem Gericht klarzumachen, daß der Fahrer des kleinen Wagens schuldig sei am Unfall und daher auch bestraft werden müsse, wohlgerne, nicht nach Sportgesetzen bestraft, sondern genau so, als ob er im öffentlichen Verkehr einen Unfall verschuldet habe.

Und das Gericht bejahte diese Schuld. Es erklärte, daß zwar die Gesetze des normalen Straßenverkehrs nicht in allen Teilen auf der Rennbahn Gültigkeit hätten, aber man müsse sie „so weit als möglich“ anwenden, und auch ein Rennfahrer müsse eben vorsichtig genug fahren, um solche Unfälle zu vermeiden. Der Fahrer wurde zu vier Monaten Gefängnis mit Bewährung und zu einem Schadenersatz von 18 Millionen Francs verurteilt — das sind etwas mehr als 200 000 Mark. Diese Summe fließt nicht etwa den Eltern des getöteten Kindes zu, sondern der Witwe Mairesse, die geklagt hatte.

Es ist dabei von zweitrangiger Bedeutung, ob der verurteilte Fahrer nun die 200 000 Mark aufbringen muß (falls er es kann) oder ob dafür die Haftpflicht-Versicherung einspringt, die bei jedem Rennen für jeden Fahrer vom Veranstalter abgeschlossen werden muß. In Deutschland ist — ich werfe zur Information einen Blick in die Ausschreibung des ADAC-Eifelrennens — „jeder Fahrer gegen gesetzliche Haftpflicht mit 500 000 resp. 50 000 DM (für Sachschaden) während des offiziellen Trainings und Rennens versichert, Schäden der Teilnehmer untereinander sind nicht gedeckt“. In Frankreich geht diese Haftpflicht noch wesentlich weiter, sie ist (Ausschreibungen Le Mans und Reims) „sans limitation de somme“. Falls jemand Ansprüche an den Fahrer stellt, gehen diese also automatisch an die Versicherung.

Unfaßlich erscheint mir das Urteil einfach deshalb, weil es der Sinn eines Rennens ist, daß sich ein Fahrer bis zu seiner persönlichen Leistungsgrenze einsetzt, wobei er bewußt ein gewisses Risiko in Kauf nimmt — das hat mit Bedingungen des normalen Straßenverkehrs nichts mehr zu tun. Und selbst wenn ein Fahrer durch Unaufmerksamkeit einen Fehler macht — dafür sind die Sportgesetze und die Sportbehörden zuständig, dafür kann ihm die Lizenz entzogen werden, aber nicht der Führerschein. Es fehlt nur noch, daß Polizisten bei Rennen die Nummern aufschreiben und die Fahrer zur Anzeige bringen, weil sie eine Kurve geschnitten haben — Sie lachen? Nein, genau auf dieser Ebene liegt das französische Urteil. Der Sport steht nun einmal zum Teil außerhalb des bürgerlichen Gesetzbuches, sonst müßte nämlich ein Boxer stets wegen Körperverletzung angezeigt werden. Im Boxing gelten ja auch Regeln, aber Regeln der Sportbehörden.

R. v. F.



# Runde um Runde

sich gegen die nationalen Interessen wende und dem Prestige Frankreichs nicht von Nutzen sei.

Jean Behra gewann auf Maserati 3-Liter den Gran Premio del Portogallo in Oporto (Portugal) vor dem Amerikaner Masten Gregory auf Ferrari und dem Engländer Hamilton auf Jaguar. In der 1500 ccm-Klasse siegte der Portugiese Nogueira auf Porsche 550 Spyder vor den Deutschen Seidel und Lautenschlager auf Fahrzeugen derselben Marke. Der Osterreicher Vogel sicherte sich beim Rundstreckenrennen von Abozia in Italien auf Porsche 550 Spyder den Sieg vor dem Deutschen Zeller auf Mercedes-Benz 300 SL und seinem Landsmann Retter, ebenfalls auf MB 300 SL. Erster der Sportwagenklasse bis 1300 ccm wurde der einarmige österreichische Rennfahrer Mathé auf Porsche.

Auf ihrer Suche nach geeigneten Nachwuchskräften in Deutschland hat die Daimler-Benz A.G. den bekannten Porsche-Fahrer Graf Trips zu Probefahrten eingeladen. Graf Trips drehte mit dem Mercedes-Benz 300 SL auf dem Hockenheimring Runden von unter 2:30 Minuten. Weitere Fahrten auf dem Nürburgring stehen bevor. Sollte Graf Trips verpflichtet werden, so würde sich bei der Mercedes-Benz-Rennmannschaft neben Moss und Herrmann ein weiterer Vertreter der jüngeren Generation befinden. Allerdings ergibt sich hier eine Schwierigkeit, die Eltern des Grafen sind mit seiner Verpflichtung nicht einverstanden. Graf Trips studiert zur Zeit noch in München. Ferner wurden der Italiener Piero Taruffi und der Franzose André Simon zu Probefahrten auf dem Nürburgring eingeladen. Die Einladungen ergingen im Hinblick auf die 1000 km, für die Mercedes-Benz bisher nur eine vollständige Mannschaft, nämlich Fangio/Moss, aufstellen konnte. Hans Herrmann befindet sich auf dem Wege der Besserung und wird demnächst von der Chirurgischen Universitätsklinik München nach Stuttgart überführt. Er liegt allerdings vorerst noch im Spezialverband.

Außer Graf Trips will Mercedes den Belgier Gendebien probieren, der bei der Mille Miglia als Privatfahrer auf einem MB 300 SL startete und in Le Mans zusammen mit Seidel einen Porsche 550 Spyder fuhr.

Der belgische Rennfahrer André Pilette, der beim Training zum Serienwagenrennen von Spa-Francorchamps mit einem Ford schwer verunglückte, wurde jetzt aus dem Hospital entlassen. Ein Ford Zephyr gewann die über 4000 km lange Coronation Safari für Automobile mit Start und Ziel Nairobi (Afrika). Zum viertenmal hintereinander Gesamtsieger der Rallye Mitternachtssoane in Schweden wurde ein Porsche. Sein Fahrer war

der Schwede Borgefors, der in der Klasse für Seriensportwagen bis 5 Liter starten mußte. Der Franzose Claude Storez siegte auf Porsche 550 Spyder beim Grand Prix von Tunis in der 2 Liter-Kategorie. Einige der diesjährigen Indianapolis-Unfälle, darunter der tödliche von Ayulo, sollen auf Defekte in den Lenkungsorganen zurückzuführen sein. Mehr als eine Million Personen haben im vergangenen Jahr in Amerika über 11 000 km Automobilrennen besucht. Fast eine Million Dollar wurden in den von der AAA kontrollierten 145 Rennen an Preisen ausbezahlt. Sieger der Klasse serienmäßige Tourenwagen bis 1000 ccm bei der Schottland-Rallye wurde der Engländer Hughes auf DKW-Sonderklasse. Die Internationale Rallye Wiesbaden mußte abgesagt werden, weil der Regierungspräsident von Freiburg die Durchführung in seinem Amtsbereich untersagt hat. Wie mitgeteilt wird, soll dieses Verbot nicht mit Le Mans im Zusammenhang stehen. Durch die Absage von mehreren Formel 1-Rennen auf dem Kontinent tragen sich die Engländer mit der Absicht, außer Aintree die Durchführung eines weiteren Grand Prix bei der FIA zu beantragen. Sieger der Klasse serienmäßige Tourenwagen bis 1000 ccm bei dem Rundstreckenrennen von Fez (Marokko) wurde der Franzose Berthomier auf DKW-Sonderklasse mit 64,41 km/st.

Der zuständige Innenminister Ulrich hat die Durchführung von Wagenrennen auf der Solitude so lange verboten, bis die Strecke weiter ausgebaut ist. Nach unserer Meinung bildet ein Lauf für Rennsportwagen bis 1500 ccm auf der Solitude keine ausgesprochene Gefahr für die Zuschauer, handelt es sich doch hier um Fahrzeuge mit relativ geringem Unterschied in der Spitzengeschwindigkeit. Bei einer sorgfältigen Beachtung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen für die Zuschauer sind sie jedenfalls nicht gefährlicher als Motorräder, wenn man überlegt, daß die 500 ccm Gilera eine Höchstgeschwindigkeit von an die 260 km/st erreicht und einmal außer Kontrolle des Fahrers geraten eine nicht minder gefährliche Masse darstellt als ein Porsche 550 Spyder.

Unter dem Deckmantel der Humanität haben verschiedene deutsche Boulevardblätter und Illustrierten ihre nur auf Sensation abgestimmten Berichte über Le Mans mit Forderungen dem Automobilsport gegenüber verbunden, die zum Teil völlig unmotiviert sind und keinerlei Fachkenntnis verraten. Bevor man verantwortungslos darangeht, eine Angstpsychose zu schaffen, sollte man sich lieber einmal überlegen, welche Vorteile deutsche Rennsiegler in Mexiko, Argentinien oder bei der Mille Miglia unserer Industrie gebracht haben. Absatzgebiete wurden dadurch

erschlossen, die vorher absolut eine Domäne der amerikanischen und englischen Industrie waren. Ohne die Folgen zu bedenken, wird hier eine Sache in Grund und Boden verdermt. Leidenschaftlose Sachlichkeit scheint man nur in England zu kennen. Und dort weiß man, worum es geht. Farnborough hat über 100 Menschenleben gekostet, man dachte aber ebensowenig wie bei den zahlreichen Comet-Unfällen daran, die Weiterentwicklung von Überschallmaschinen einzustellen, sondern hat aus diesen bedauerlichen Katastrophen gelernt und trotzdem Achtung den Opfern gegenüber gewahrt. Wir sollten vor einer Katastrophe nicht resignieren, sondern ebenfalls daraus lernen und sie in Zukunft unbedingt zu vermeiden suchen.

Eine Veranstaltung, die man im Interesse der Nachwuchsschulung nur begrüßen kann, führte der ADAC mit dem Achalm-Bergrennen durch. Dort waren neben den Motorrädern auch Wagen zugelassen. In der Kategorie der Seriendauertourenwagen bis 1000 ccm siegte der Stuttgarter Mantel auf DKW-Sonderklasse mit 75,7 km/st, während die 1300er-Konkurrenz der Tübinger Berger auf Fiat mit 68,8 km/st gewann. Bei den Gran Turismo-Fahrzeugen bis 1300 ccm kam der Sieger von Haza mit seinem Porsche auf 73,5 km/st.

Interessante Meldungen, die jedoch bis jetzt keinerlei offizielle Bestätigung erfahren, erreichen uns aus Italien und England. So heißt es, daß Dr. Gianni Lancia ernsthaft erwäge, seinen Formel 1-Rennwagen weiterzuentwickeln, jedenfalls wurden bereits mit Hawthorn, der seinen Vertrag mit Mr. Vandervell gekündigt hat, Verhandlungen geführt. Aus einer anderen Quelle verlautet, daß Dr. Gianni Lancia zwar die Rennwagen bauen, aber nicht selbst mehr einsetzen werde, dies soll Enzo Ferrari übertragen werden, der die Lancia-Grand Prix dann von der Scuderia Ferrari aus nennen würde. Wir erinnern uns in diesem Zusammenhang eines ähnlichen Abkommens zwischen Ferrari und Alfa Romeo aus der Vorkriegszeit. Es ist also durchaus möglich, daß auch Dr. Lancia diesen Weg einschlägt. Was Eugenio Castellotti betrifft, so wurde er vorläufig nur an Ferrari ausgeliehen, Hawthorn dagegen verhandelt bereits mit dem Commendatore wegen eines Vertragsabschlusses.

Maserati hat seinen Formel-Rennwagen jetzt mit einem Fünfgang-Getriebe ausgestattet, das auch im Sportwagen verwendet werden kann. In diesem Zusammenhang ist interessant, daß man bei Mercedes-Benz verschiedene technische Neuerungen, die für den Grand Prix-Wagen vorgesehen waren, nicht mehr weiterentwickelt. Ein Beweis mehr, daß der Entschluß, 1956 nicht mehr mit dem Rennwagen starten zu wollen, endgültig ist.

Während der siamesische Prinz Bira-bongse bereits seit einiger Zeit nicht mehr fährt, soll sich nun auch Dr. Giuseppe Farina entschlossen haben, vom aktiven Rennsport zurückzutreten. Gümo

## Ein interessantes Bild:

Es zeigt den Lancia-Grand Prix-Wagen beim Großen Preis von Belgien, wie die Hinterräder nach einer Bodenwelle gerade die Adhäsion verlieren, was nicht nur beim Lancia vorkommt, aber selten so klar im Bilde erfaßt wird. Es sei ferner auf Eugenio Castellotti hingewiesen, der den Wagen hier fährt und inzwischen an Ferrari ausgeliehen wurde, dessen Supersqualo er im Großen Preis von Holland in Zandvoort steuerte. Auch in Italien sind große Rennfahrer rar geworden; Farina und Villaresi werden alt, Ascari ist tot – aber aus der Menge der italienischen Sportwagenfahrer haben zwei in kürzester Zeit zu den zehn weltbesten Rennfahrern aufgeschlossen. Der eine ist der Maserati-Fahrer Musso, der andere eben Castellotti, dessen ausgefeilter weicher Fahrstil von einem großen Kämpferherzen besetzt wird.

Foto: Wagenbach





## *In der Stadt*

*... haben die Straßen die meisten Pausen. An Kreuzungen und Verkehrsampeln. Dazwischen ist die Zeit der kleinen Gänge. Sie bringen die größte Zugkraft.*

*In den Pausen zwischen Fahren und Halten kühlen wir das Temperament unseres Motors ab. Mit dem Leerlauf etwa bei gelbem und rotem Licht. Und das ist die Minute für die Korrosion. Sie frißt an unserer Maschine. Manchmal mehr als 100 Kilometer Autobahn.*

*Shell X-100 Motoroel schützt mit seinen Wirkstoffen vor Korrosion, der Hauptursache des motorischen Verschleißes. Es macht unsere Motoren betriebsfest und hält sie sauber.*

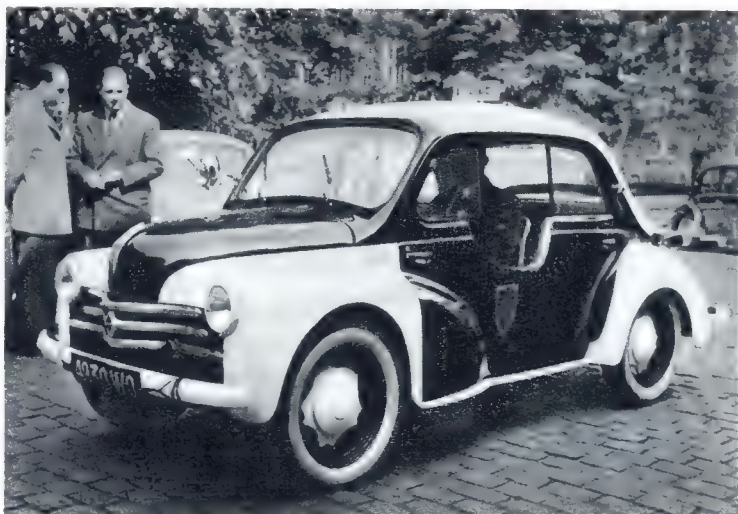


# Die politischen Lasten der Bundesbahn

In den Erörterungen Schiene — Straße ist seit Jahren die Frage der politischen Lasten der Bundesbahn Gegenstand besonderen Unmutes, für die Bundesbahn selbst, weil sie endlich von diesen ihr ungerecht erscheinenden Ausgaben befreit sein will, besonderen Unmutes für den Straßenverkehr, weil eben ihm immer wieder die politischen Lasten der Bundesbahn bei der Frage der gleichen Startbedingungen entgegengehalten werden. Ein besonderer Ausschuß, der sogenannte Wetzler-Ausschuß, hat sich auf Veranlassung des Bundesverkehrsministeriums mit dieser allseits als unerquicklich betrachteten Frage befaßt. In den Bundestagsdebatten über die Verkehrsreform ist immer wieder auf diesen unglücklichen Zustand hingewiesen worden.

Es darf also als ein besonderes Verdienst des Bundestagsabgeordneten Müller-Herrmann betrachtet werden, daß dieser in der Haushaltsdebatte einen Betrag von 200 Mill. DM zur Abgeltung der betriebsfremden Lasten der Bundesbahn reklamiert hatte und daß das Parlament tatsächlich in der 2. Lesung der Haushaltsdebatte diesen Antrag angenommen hatte. Die 3. Lesung des Haushalts am 21. Juni ergab dann schließlich, daß der Antrag Müller-Herrmanns mit ganz knapper Mehrheit im Hammelsprung abgelehnt wurde. Dieser Vorgang, so bedauerlich er an sich ist, wäre nicht so bemerkenswert, wenn nicht bei den ganzen Debatten eines gefehlt hätte: nämlich die Stimme der Deutschen Bundesbahn. Auch das Bundesverkehrsministerium machte im übrigen keine großen Anstrengungen, um die Anträge durchzubringen. Während Abgeordnete aller Parteien sich die Köpfe hitzig geredet haben (für die Interessen der Bundesbahn), während sogar für die Schlußabstimmung ein Hammelsprung notwendig wurde (für die Interessen der Bundesbahn), hat sie sich selbst nicht zum Worte gemeldet. Während die Bundesbahn also durch den Mund ihrer verantwortlichen Männer und durch Publikationen in der Tages- und Fachpresse ihr Wort nicht laut genug ertönen lassen konnte, daß die politischen Lasten das A und O ihres Defizites wären, während sie selbst die politischen Lasten in einer außer-

ordentlichen Höhe proklamiert hat und Dinge mit hereingenommen wurden, die eigentlich gar nicht zu den politischen Lasten gehören, hat sie in diesem Falle stillgeschwiegen, und ihre Männer im Bundestag haben das Parlament nicht ermuntert, dem Antrag Müller-Herrmanns zu folgen, der ausschließlich ihren Interessen gedient hätte — ganz im Gegensatz zu ihren lauten Äußerungen, wenn es sich um den gewerblichen Kraftverkehr dreht. Diese Tatsachen beweisen, daß die Deutsche Bundesbahn sich trotz ihrer großen Worte im Schatten dieser politischen Lasten recht wohl zu fühlen scheint, sind diese politischen Lasten doch ein gutes Argument für die ungleichen Startbedingungen gegenüber dem konkurrierenden Straßenverkehr. Es dürfte an der Zeit sein, daß das Bundesverkehrsministerium diesem merkwürdigen Verhalten die genügende Beachtung schenkt. ZAV



Die Polizei in Paris wird neuerdings mit solchen spezialkarossierten und „poussierten“ Renault 4 CV ausgerüstet. Sie haben Autotelefon und laufen 125 km/st. Vor allem aber sind sie unerhört wendig, was für diesen Zweck besonders wichtig ist.



**ZUM FAHREN UND PLANEN**

**EUROPA  
IM AUTOMOBIL**



Der rot / blaue Automobilführer mit dem vollständigen Kartenmaterial von ganz Europa.  
Stadtpläne. Orts- und Hotelregister.  
Bei Ihrem Automobilclub oder Buchhändler erhältlich.  
Schweizer Verlag **Preis 19.50**

# Englebert

**755**



zum **Jubiläum 1955**



Die Krönung einer 25jährigen Reifenproduktion in Deutschland getragen von einer über 75jährigen **Englebert**-Welterfahrung

# Aufgepicktes

Das unselige Hin und Her um die neuen Autonummerntafeln scheint seinem Ende zuzugehen. 9 Zentimeter sollen die Schilder nach dem Willen des Bundesverkehrsministeriums länger werden als die bisherigen, und immer noch 6 Zentimeter länger, falls man wirklich auf die „schmückenden“ Bundesfarben verzichtet. Die notwendigen Änderungen würden pro Fahrzeug 20 bis 180 Mark kosten, Autobesitzer und Autofabriken müßten zusammen 70 Millionen Mark ausgeben, um die Kennzeichen an den alten Wagen anzubringen und die Produktion neuer Autos auf die größere Schildbreite umzustellen. Das Rationalisierungskuratorium der Deutschen Wirtschaft hat ein anderes Nummernsystem ausgearbeitet, das keine wesentlich größeren Schilder als die bisherigen bedingen würde. Dabei wäre deren Lesbarkeit mindestens ebenso gut wie die bei den vom BVM vorgeschlagenen Schildern. Ein Großversuch mit 20 Polizeifahrzeugen auf dem Grenzlandring hat dies eindeutig bewiesen. Trotzdem werden wir wohl demnächst — völlig überflüssigerweise — tief in die Tasche greifen müssen. Wie „Der Spiegel“ zu berichten wußte, hatte sich nämlich der Herr Straulino schon vor Bekanntgabe des Ergebnisses vom Grenzlandring fest entschlossen: „Auch wenn man das andere System besser lesen könnte, dann würden wir trotzdem an unserem alten Vorschlag festhalten. . . . Industrie und Autobesitzer müssen sich damit abfinden, daß das vielleicht ein bißchen mehr Geld kostet.“

Vor badisch-württembergischen Wirtschaftsjournalisten, die zu Besuch in der Bundeshauptstadt weilten, pries Oberbürgermeister Busen die Vorteile enger städtischer Straßen, wie sie die Stadt Bonn besitzt. Die Begründung des Oberbürgermeisters: Enge Gassen können von Fußgängern gefahrloser überquert werden als breite Straßen.

Über den lebhaften Andrang zu den Fahrschulen kann man in der „Nordwest-Zeitung“ vom 16. Juni die Notiz eines gewiß sehr harmlosen Provinzreporters aus Nordenham lesen: „. . . Interessant ist hierbei insbesondere die Tatsache, daß es nicht nur junge Leute sind, die sich hinter das Steuerrad setzen, sondern auch ältere, besonnene Menschen.“ Seitdem er das gelesen hat, wird unser Chefredakteur von heftigen Zweifeln geplagt, ob er mit seinen 42 Jahren nun zu den besonnenen oder zu den unbesonnenen Autofahrern gehört.

Der Besitzer eines Trail-Autokinos in Houston (Texas) wunderte sich nicht wenig, als er zufällig daraufkam, daß fast alle Autos an der Kasse mit nur einer Person am Steuer vorbeifahren, während später, nach Beginn der Vorstellung, auf einmal ganze Familien in den gleichen Wagen saßen. Er kam aber schnell hinter das Geheimnis: Während Vater oder Mutter am Steuer saß und für sich eine einzige Karte löste, war der Rest der Familie für einige Minuten im Kofferraum des Straßenkreuzers verschwunden, um wieder aufzutauchen, sobald der Film angelaufen war. 50 „blinde Passagiere“ konnte der Kinobesitzer mit Hilfe der Polizei in einer einzigen Vorstellung herausangeln.

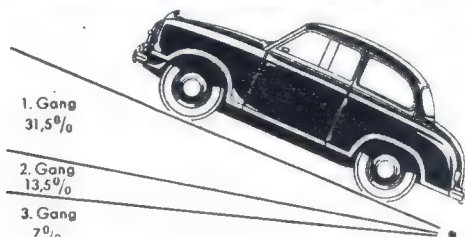
Kürzlich stieß bei Magdeburg ein westdeutscher Lastwagen mit einem sowjetischen Panzer zusammen. Der Panzer blieb beschädigt liegen, der Lastwagen setzte seine Fahrt nach Berlin fort. Meck erinnert sich hier an ein Erlebnis in der Reichsmarkzeit: Mit einem uralten P 4 rampte er damals im dichten Nebel einen schweren Lastwagen. Am P 4 war Stoßstange samt Nummernschild abgebrochen, was für die Weiterfahrt nicht hinderlich war, der Fünftonner aber war mit kaputtem Kühler und blockierter Lenkung bewegungsunfähig zurückgeblieben. Auch die Starken sollen sich nie zu sicher fühlen!

Etwas ganz Dummes und noch dazu völlig Überflüssiges stört uns schon seit längerer Zeit. Die hierfür verantwortlichen Leute merken es selber offensichtlich nicht. Es sind die Wegweiser an den Bundesstraßen, die die An- und Abfahrten zur Autobahn kennzeichnen. Solche Abzweigungen sind vernünftigerweise meist in Form eines Dreiecks ausgebaut, wodurch in der Mitte eine kleine Insel entsteht, auf der mit Vorliebe besagte Wegweiser placiert wurden. Wenn man nun von der Autobahn kommend auf die Bundesstraße einbiegen will, dann stehen die großen Tafeln gewissermaßen wie Scheuklappen da, die einem die Sicht nach links oder anderenfalls nach rechts versperrern. Eine ganz ähnliche Situation findet man in zunehmendem Maße an Großtankstellen vor, an deren Einfahrten große Hinweis- und Reklametafeln angebracht sind, die sich bei der Rückkehr auf die Straße äußerst störend bemerkbar machen. Es wäre gewiß einiger Überlegung wert, wie man solche Schilder und Tafeln anordnen kann, ohne daß sie eine latente Gefahr für den gesamten Verkehr bedeuten.

Meck

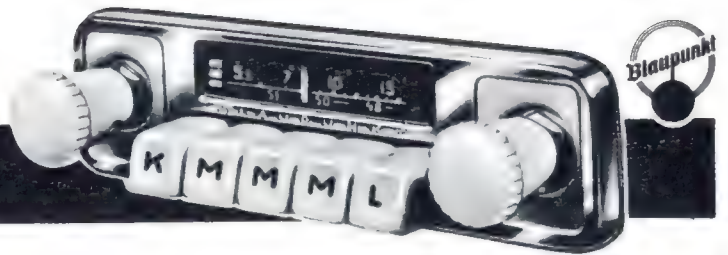
Berge . . . haben Sie nicht auch den Wunsch, dort Ihren Urlaub zu verbringen? Gönnen Sie sich doch das unvergeßliche Erlebnis einer Ferienfahrt im eigenen Wagen. Der LLOYD ist hierfür gerade richtig, denn er ist nicht nur ausgesprochen kurvenfest, sondern er überwindet auch jede Straßensteigung. Der robuste, luftgekühlte 400-ccm - Zweizylinder - Zweitaktmotor hat sich besonders in den Bergen tausendfach bewährt.

*Etwas über Steigfähigkeit*



# BLAUPUNKT

## das AUTORADIO



## 100 Jahre Moebius-Autol

Im Juli dieses Jahres feiert die Firma Moebius-Autol in Hannover, Würzburg, Basel, New York und Genua ihr 100jähriges Bestehen. Sie stellte erst für den Betrieb von Uhren hochwertiges Klauenöl her, das sich neuerdings zu dem synthetischen Präzisions-Uhrenöl Moebius-Synt-A-Lube entwickelt hat. Die Feinmechanik hat ja besonders schwierige Anforderungen an Präzisions-Uhrenöle, obwohl die Verfeinerung ihrer Passungen auf 1  $\mu$  (1/1000 Millimeter) den Automobilherstellern längst nicht mehr imponieren kann.

Daß aber Beziehungen zu Carl Benz die Uhrenöl-Firma dazu brachte, Motorwagenöle zu produzieren und sich als erste Autoölmarke in der ganzen Welt das Warenzeichen „Autol“ am 28. 10. 1901 schützen zu lassen, das wird selbst sehr alten Kraftfahrern, die noch kurz nach der Jahrhundertwende Autol und später Ossag, Stern-Sonneborn, Gargoyle-Vacuum und wie sie alle hießen, erlebt haben — noch vor der Zeit der Shell-, DAPG-, Standard-, BV-Öle usw. — nur dunkel erinnern können. So schaut man mit einiger Rührung die Fotos der meist wohlgenährten Pioniere mit ihren historischen, unerhört hohen steiflineinen Kragen an und freut sich, daß die Kragen doch niedriger und weicher geworden sind — und die Schmieröle immer besser.

Im übrigen ruft das international verzweigte Autol-Unternehmen mit seinen über 200 — namentlich aufgeführten — Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen, von denen einer über 50 Jahre im Betrieb ist, und seinen Erzeugnissen (Motorenöle, Hochdruckgetriebeöle, Korrosionsschutzöle, emulgierende Sprühöle, Universalfett und Desolite) allerlei Hochachtung und Sympathie hervor.

W. A. O.

## 100 Jahre Talbot

In aller Stille begeht die Firma Talbot & Co., jetzt Autozubehör- und Schneekettenfabrik in Berlin-Schöneberg, ihr 100jähriges Jubiläum. 1855 gründete der Großvater des heutigen Inhabers seine Firma Romain Talbot. Er begann mit dem Import von ausländischem Fotomaterial. Sein zweitältester Sohn Maurice Talbot kam über den Radsport in Verbindung mit dem neuen Verkehrsmittel Automobil. Daimler, Benz und verschiedene Ausländer hatten schon in eigenen Werkstätten ihre ersten primitiven Fahrzeuge in allen Teilen selbst hergestellt und die zunehmende Nachfrage nach Automobilen ließ bald Spezialfirmen für Teile und Zubehör entstehen. Maurice Talbot bereiste oft Europa und Amerika, von wo er stets die neuesten und besten Teile und Zubehöre für Automobile, Motorräder und Fahrräder mitbrachte. So kamen Kerzen, Bremsbeläge, elektrische Beleuchtungen und Hupen, wirklich haltbare

Reifen, hydraulische Wagenheber, Unterdruckförderer, Freilauf- und Getriebenaßen und viele andere grundlegende Neuerungen erstmalig nach Deutschland.

Die Zeit vor 1914 — als erster Hochkonjunktur des Kraftfahrzeuges — ließ die Vervollkommnung seiner Konstruktion und Verkehrssicherheit, vor allem aber auch seiner Reparatur und Wartung stürmisch voranschreiten. In diese Zeit fällt die Einführung des Reifenvulkanisierverfahrens und sogar der Reifenrunderneuerung, der abnehmbaren Radfelge sowie der praktisch heute noch unveränderten Schneekette durch Maurice Talbot. Die Vulkanisiermaschinen und seine Zubehörartikel wurden nicht nur im Inlande, sondern auch nach Rußland, der Schweiz, Österreich, Türkei usw. in teilweise riesigen Stückzahlen geliefert. Die 1903 (!) entstandene, schon damals den Reifen netzartig umspannende Talbotsche Schneekette (Weltpatent) gehörte übrigens als einzige zur Standardausrüstung der deutschen Armeekraftfahrzeuge und wurde als „Errtee“-Schneekette jedem Winterkraftfahrer zum Begriff.

Nach dem ersten Weltkrieg verdankt die Kraftfahrzeugindustrie Maurice Talbot u. a. die Einführung des damals in Deutschland unbekanntem Spritzlackierverfahrens aus Amerika, der ersten Spachtel- und Lackschleifmaschinen, Hochdruckspritzpistolen usw. Das Spritzlackverfahren ist eine der Grundlagen der Massenfabrikation von Automobilen gewesen.

Als Maurice Talbot 1927 einem Krebsleiden erlag, stand die deutsche Autoindustrie noch im schweren Kampf gegen die riesenhaft gewachsene amerikanische Konkurrenz. Die alsbaldige Aufnahme der Autoserienherstellung durch Opel, Adler, Brennabor usw. ist nicht zuletzt durch Maurice Talbot angeregt worden, der ständig die ihm persönlich eng befreundeten Autoindustriellen Deutschlands drängte, das amerikanische Vorbild nicht durch nationalistische Propaganda („Deutsche — kauft deutsche Autos“) zu bekämpfen, sondern in für Deutschland passender Form nachzuahmen. Seine amerikanischen Beziehungen ermöglichten den deutschen Industriellen persönlichen Einblick in die amerikanischen Fabrikationsmethoden, was später in den „amerikanisierten“ deutschen Wagen erfolgreichen Niederschlag fand.

Nach den Krisenjahren um 1930 stand York Talbot, als blutjunger Firmenleiter in der dritten Generation wie einst sein Großvater vor der schweren Aufgabe, eine neue Existenzgrundlage für die alte Firma zu suchen. Neben der Schneekettenfabrikation ermöglichte der Großhandel und die Fabrikation von Fahrradsportartikeln den Fortbestand der Firma. 1937 wurde das Fabrikationsprogramm durch Autozubehör wie Rückspiegel, Blendschutzscheiben, Wagenheber, Federlenker für Motorräder usw. erweitert.

Der zweite Weltkrieg schuf mit dem Verbot der mühsam aufgebauten „zivilen“ Fertigung wieder eine neue Situation. Jahrelange Versuche mit angestrebten „Ideallösungen“ hatten die damalige Wehrmacht von einer rechtzeitigen und ausreichenden Eindeckung mit der in Jahrzehnten bewährten, normalen Schneekette abgehalten und einen riesi-



\*\*\*

### ES LOHNT SICH...

um die Bedeutung dieser Sterne \*\*\* zu wissen.

Es sind die berühmten Baedeker-Sterne, die jede besondere Sehenswürdigkeit kennzeichnen.

Planen Sie daher Ihre Ferienreise stets mit den Baedekers SHELL-Autoführern, die Ihnen die schönsten Teile Deutschlands erschließen.

Für das Bundesgebiet sind 10 Bände erschienen und an SHELL-Stationen sowie im Buchhandel erhältlich.

Jeder Band DM 4.80

gen Nachholbedarf angestaut. Wegen seiner Spezialkenntnisse auf dem Gebiet des Gleitschutzes wurde York Talbot aus dem Felde zurückgeholt, um mit seinen Branchenkollegen die vorhandene Schneekettenkapazität auf über 1000% zu steigern. Diese vorwiegend fertigungstechnische Aufgabe löste er in der gestellten Frist so, daß schließlich täglich 1100 fertige Spurnschneeketten den Betrieb in Berlin SW verließen. Ein unseliger „Verlagerungsbefehl“ führte im Mai 1943 zum Totalverlust des neu errichteten Hauptbetriebes.

Im Streben nach einem soliden Wiederaufbau des alten Unternehmens aus eigenen Mitteln, hat sich Talbot zunächst auf einige bestimmte Spezialartikel (Rückblickspiegel, Stahl- und Gummischneeketten) beschränkt, die nach zahlreichen eigenen Patenten rationell hergestellt und in schnell ansteigendem Umfang wieder im In- und Ausland verkauft werden konnten. Heute gehört die Firma Talbot wieder zu den führenden deutschen Zubehörfirmen.



### Goliath-Luxusbus

Als neueste Ausführung des Expreß-Vierradlieferwagens mit Einspritzmotor liefert Goliath nunmehr einen achtsitzigen Luxusbus. Er besitzt Rundumverglasung und Dachfenster sowie hinter den Sitzen einen großen Gepäckraum, der durch eine breite Hecktür zugänglich ist. Die Spitzengeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt bei 90 km/st, sein zulässiges Gesamtgewicht beträgt etwa 2000 kg. Das Vierganggetriebe des frontangetriebenen Goliath-Expreß ist vollsynchronisiert. Der Preis für den Luxusbus beträgt DM 7585,-, zuzüglich 185 DM für die Heizung und 300 DM für das Golde-Schiebedach.



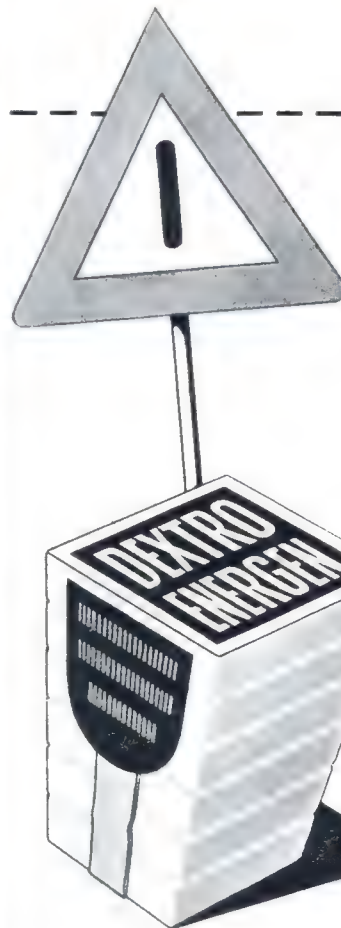
### Die Straße aus Zucker ist garantiert rutschsicher

Der Kampf gegen den Verkehrsunfall ist überall in der Welt in vollem Gange. Die Beschaffenheit der Straßenoberfläche ist dabei den Fachleuten seit langem ein Dorn im Auge, und die Suche nach dem absolut rutschsicheren Straßenbelag hat die verrücktesten Blüten getrieben.

Um einen Ersatz für Asphalt und Beton zu finden, haben vor allem in den Vereinigten Staaten von Nordamerika Straßenfachleute die merkwürdigsten Versuche angestellt. Im berühmten Yellowstone-Nationalpark zum Beispiel gibt es zwischen den Orten Roaring Mountain und Golden Gate eine gläserne Straße, die aus dem Gestein eines Berges gebaut wurde, der aus vulkanischem schwarzen Glas besteht. Der amerikanische Staat Utah ist stolzer Besitzer einer Straße, die aus den Abfällen einer benachbarten Zuckerfabrik hergestellt wurde. Der Belag besteht aus zerkleinertem Kies und Zuckersyrup, der als Zement verwandt wurde.

Die Versuche deutscher Straßenbauingenieure mit Jutetuch als Grundlage einer sonst normalen Teermakadamdecke sind bekannt. Sehr nützlich zeigt sich diese Decke im Sommer, da sie nicht weich und klebrig wird. Straßen aus Textilien sind auch in der englischen Grafschaft Lancashire gebaut worden. Auch hier wurde sehr grob-gewebtes Tuch in ganzer Länge direkt unter dem obersten Straßenbelag verlegt und so eine ungleichmäßige Abnutzung der Oberfläche und Faltenbildung unmöglich gemacht.

Eine der ungewöhnlichsten Straßendecken jedoch hat die Seegras- und Sonnenblumenkernstraße, mit der soeben in der englischen Grafschaft Worcestershire ausgedehnte Versuche angestellt werden. Die Kosten einer solchen Straßendecke sollen um etwa 10 Schilling (etwa 6 DM) pro Quadratmeter niedriger sein als die Erstellungskosten für die bisher üblichen Straßendecken. **BF**



„Achtung - ! Gefahrenstelle -!“

Also Augen auf.  
Besser noch: Immer mit  
offenen Augen fahren.

Dann ist man vor  
Überraschungen sicher.

Das setzt volle  
Konzentration am Steuer  
voraus. Wer klug ist,  
nimmt deshalb einige  
Täfelchen Dextro-Energen,  
den reinen Traubenzucker.  
So bleibt und fährt man  
konzentriert. Denn

**Dextro-Energen**  
hält Dich am Steuer frisch!

DEXTRO-ENERGEN GIBT ES IN APOTHEKEN, DROGERIEN UND REFORMHÄUSERN

**Auf  
den Isolator  
kommt es an,**

denn diese 5 Rippen  
verhindern Kriechströme.

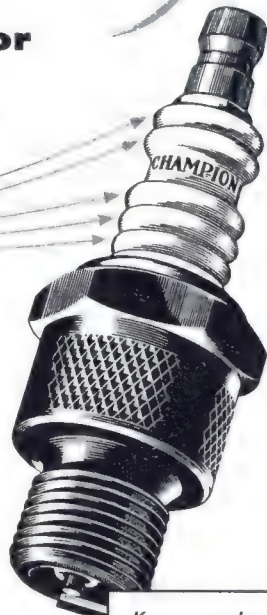
CHAMPION-Kerzen werden von 65%  
aller Kraftfahrer in der ganzen Welt wegen  
ihrer erwiesenen Vorteile bevorzugt.

- 5-Rippen-Isolator (U. S. Pat.)
- Zähes Elektrodenmaterial
- Sillment-Abdichtung (U. S. Pat.)

Durch all diese einmaligen technischen  
Voraussetzungen erhält Ihr Motor

- Startfreudigkeit
- Bessere Benzinausnutzung
- und höhere Leistung.

Mit einem Satz neuer CHAMPION-Zünd-  
kerzen leistet Ihr Motor bei gleichem  
Benzinverbrauch bis zu 10% mehr!



**Kerzenwechsel  
alle 15 000 km**

IN ALLER WELT  
**CHAMPION**  
MIT DER VOLLZÜNDUNG

**V-Garage**

Keine Reise ohne  
und

**Camp-Motel**

Fordern Sie  
Preislisten  
und Prospekte  
über  
V-Sachen

**HANS R. VOLK · PFORZHEIM-D.**

**Wenn die besten Jahre  
keine guten Jahre sind**

**OKASA**

In Apotheken · Fordern Sie kostenlos Broschüre  
von Hormo-Pharma Berlin SW 68/50

*für jeden Wagen*

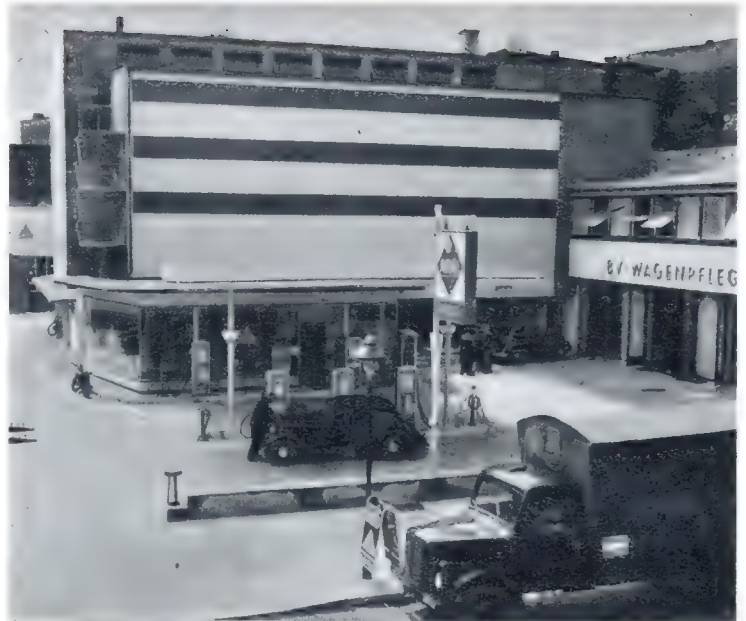
**WISI AUTO-ANTENNEN**

auch für UKW

WILH. SIHN JR. KG.  
NIEFERN/BADEN



elegant · biegefähig · standfest



In Karlsruhe wurde der erste vollautomatische Auto-Silo Europas in Verbindung mit  
einer BV-Aral-Großtankstelle in Betrieb genommen.

**Europas erster vollautomatischer Auto-Silo**

Der neuzeitliche Garagenbau in Stadtkern-Bezirken bevorzugt immer  
stärker die sogenannte Höhenstapelung der Einstellräume, also die Errich-  
tung mehrgeschossiger Hochbauten auf möglichst kleiner Grundfläche. Der  
Mitte Juni in Karlsruhe seiner Bestimmung übergebene erste Auto-Silo  
Europas bedeutet eine abermalige Weiterentwicklung, weil er im Gegen-  
satz zu den bisherigen Hochhaus-Garagen ohne jegliche äußere oder innere  
Rampenauffahrt auskommt.

Der nach dem Baukastenprinzip konstruierte Silo besteht aus einem  
Rahmenbau und enthält in zwei gegenüberliegenden Gebäuden die reihen-  
weise angeordneten Boxen, die in beliebiger Stockwerkzahl übereinander-  
gebaut werden können. Zwischen den beiden langgestreckten Gebäudeteilen



Sobald der Wagen auf der  
Schiebebühne der Einfahrt-Boxe  
steht, öffnet der Aufzugführer  
die Schiebetür des Lifts, indem  
er einen elektrischen Druckknopf  
betätigt. Mittels anderer Druck-  
knöpfe auf seinem drehbaren  
Schaltfisch, hält er den Wagen  
auf einem Schlitten in den Lift  
herein und dann in den nach  
allen Seiten verschiebbaren Auf-  
zugsturm.



Der „Einholwagen“ faßt alle  
vier Räder des Autos mit gummi-  
gepolsterten Greifern, die selbst-  
tätig ein- und ausgefahren wer-  
den. Auf diesem Laufschlitten  
rollt der Wagen zunächst in den  
Aufzug und wird damit auch in  
die Boxe gesetzt.

befindet sich ein Schacht für die automatische Förderanlage. Diese besteht aus einem oder mehreren Aufzugtürmen, die selbsttätig auf einer Fahr-schiene horizontal, also seitwärts, bewegt werden können. Jeder Turm ent-hält einen elektrischen Fahrstuhl für den Wagen und den Sitz des Aufzug-führers, der zur Be- und Entladung der Boxen an einem Schalttisch ledig-lich verschiedene Druckknöpfe zu betätigen hat. Durch die Möglichkeit der gleichzeitigen horizontalen Verschiebung des Turms während der Auf- und Abwärtsfahrt des darin gleitenden Lifts kann jede Boxe in wenigen Augen-blicken „angesteuert“ werden.

Der Wagen wird beim Auto-Silo bis auf die Schiebebühne in der sog. Einfahrtboxe gefahren, verlassen und abgeschlossen. Während der Aufzug-führer die Schiebetür zu seinem Lift automatisch öffnet, setzen vier gummi-gepolsterte „Greifer“ alle Räder des Wagens fest. Selbsttätig gleitet er auf dem Laufschlitten in den Fahrstuhl. Dieser saust nach Schließen der Schiebe-tür in dem sich gleichzeitig seitlich bewegenden Lift-Turm empor, bis eine gerade unbesetzte Boxe erreicht ist. Nach Wiederöffnen der Schiebetür wird der Wagen ebenso schnell vor- oder rückwärts auf dem rollenden Untersatz in seine Box befördert. Dann werden die Haltegreifer hydraulisch einge-zogen, der Schlitten rollt leer in den Fahrstuhl zurück und mit diesem wieder zur Einfahrt-Boxe hinab.

Der ganze Vorgang vollzieht sich so schnell, daß z. B. bei einem zehnstöckigen Auto-Silo jeder Förderturm mit Aufzug pro Minute einen Wagen in einer Boxe abstellen oder aus ihr herunterholen kann. Wirklich ein in-geniöses Meisterwerk der Technik, die sich hier die Elektrizität und Hy-draulik in bewunderungswürdiger Weise zunutze gemacht hat! *Alebü*



Mit unwahrscheinlichem Tempo gelangt der Wagen im Fahrstuhl an den gerade freien Abstellplatz.

## Neue Bücher

### VW-Spiegel-Biographie

1950 schrieb Hans Detlev Becker im Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ unter dem Titel „Porsche von Fallersleben“ die Geschichte des Volkswagens. Sie wurde dann auch als Sonderdruck in Form einer Broschüre vom Volkswagenwerk herausgegeben. Allseits fand diese Biographie große Beachtung, es stand viel drin, was seinerzeit noch kaum jemand richtig wußte, und schließlich gab es ja damals Quints Porsche-Biographie und Mönnichs „Autostaat“ noch nicht zu kaufen. — Jetzt, 5 Jahre später, bringt das Volkswagenwerk die als „Spiegel“ aufgemachte Broschüre in neuer Auf-lage, sie heißt „Die Geschichte eines Autos“ und wurde inhaltlich erweitert und neu gefaßt von Wilhelm Bittorf. Aus der dereinst spritzigen Spiegel-Geschichte wurde dabei freilich eine brave Erzählung, ja, es ist eigentlich nur noch eine recht nette Werbeschrift übriggeblieben. Sehr viel Interessantes steht immer noch drin und ist vor allem auch noch dazugekommen, aber der Unterschied ist halt doch gewaltig, ob man für eine unabhängige Zeitschrift oder im Auftrage einer großen Industriefirma schreibt. O.

### Die schönsten Touren in Süddeutschland

von Theo Rockenfeller, herausgegeben von Artur Westrup, Verlag Klasing & Co. GmbH., Bielefeld, Mauerstraße 8. 164 Seiten, Preis DM 7.80.

Dieses Bändchen schließt sich würdig an das von West- und Norddeutschland an; 19 Landschaften südlich des Maines werden einem hier in liebenswürdiger Art nähergebracht. Ich kenne diese Ecke Deutschlands ziemlich genau; alles, was es da zu sehen gibt, steht natürlich nicht drin; aber das, was gebracht wird, stimmt bis aufs I-Tüpfelchen. Besonders nett ist der Vorspann; hier werden im Ausschnitt nebeneinander Landkarten gezeigt, damit man vergleichen kann; der Abschnitt „Wo finde ich einen Gasthof?“ ist goldrichtig, über das Zelt steht auch einiges drin, und dem Fotografieren ist ebenfalls noch ein besonderer Abschnitt gewidmet. U. S.



# NIMM

SWF ALS ZUBEHÖR -

# DANN

FÄHRST DU SICHER IM VERKEHR!

Qualität und unbedingte Zuver-lässigkeit brachten dem SWF-Autozubehör die Anerkennung der Fachwelt. Darum verwenden sämtliche deutsche Auto-fabriken SWF für die Serienaus-rüstung. Verlangen Sie auch für den nachträglichen Einbau aus-drücklich SWF. Sie fahren gut mit SWF!

Wischer · Winker · Blinker  
Scheibenwascher · Optisches  
Hupen · Rückfahrcheinwerfer  
Innen- und Außenspiegel  
Schalter · Mehrklanghörner  
Beleuchtete D-Schilder.



SWF-SPEZIALFABRIK FÜR AUTOZUBEHÖR  
GUSTAV RAU GMBH · BIETIGHEIM/WURTT.

## Nur die blau-roten sind echte K+F AUTOKARTEN

millionenfach bewährt-höchste Genauigkeit

Maßstab 1:1 Million		Maßstab 1:500000	
Alpenländer	DM 4.80	Benelux	DM 4.80
Deutschland-West	3.80	Riviera	4.50
Frankreich	4.80	Süddeutschland	4.50
Italien	4.80	Tirol	4.50
Jugoslawien	4.50		
Mitteluropa	4.80		
Spanien-Portugal	4.80		
Südkandinavien	4.80		
		Maßstab 1:2,5 Millionen	
		Europa	DM 6.50
		Nord Europa	3.80
		NW-Europa-Engl.	3.80
Maßstab 1:300000			
Schweiz TCS	DM 4.10		



Prospekte kostenlos über den Buch- und Fachhandel

ZUMSTEINS LANDKARTENHAUS MÜNCHEN 22 · THIERSCHSTR. 11 · TELEFON 22139



Im guten Fachhandel erhältlich

**VISKO VITA**

... der Schwamm für „strahlende“ Wagen schont und pflegt, wäscht und ledert.

**Eternit-GARAGEN**

aus Asbest-Zement sind praktisch, schön und gar nicht teuer. Fordern Sie Prospekte.

**ETERNIT-BAUTEN**

Warendorf / Westf. 12

Ihr Mercedes 180 u. 170 S leistet noch mehr durch die **2-VERGASER-EXPRESS-ANLAGE**

Keine Motorveränderung - leichter Einbau

**AUTOTECHNIK KG**

Hannover · Postfach 3030

**GRÖSSTE SICHERHEIT**

**VULKANISIERT OHNE GERÄT**

Erhältlich beim Fachhandel

Hersteller: STÄHLERUBER

# AUTO-JAHR

## 1954/55

Mit viel Schwung und großer Autoliebe wurde dieses Jahrbuch erstellt. - Keine trockenen Zahlen oder Tabellen. - Große Könner von internationalem Ruf schufen ein Autobuch über das gesamte automobilistische Geschehen der Welt. Insbesondere der sportliebende Motorfahrer wird an diesem luxuriösen Werk viel Freude finden.

Großformat (32 x 24,5 cm) — Über 200 Seiten Umfang — 16 Farbtafeln und 350 Abbildungen, davon viele mehrfarbig. Preis DM 18.— plus 70 Dpf. Porto

Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder direkt von:

**VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.**  
**MOTOR-PRESSE-VERLAG**  
Stuttgart · Postfach 1042

*Viel Geld sparen Sie, wenn Sie die Hinweise und Ausführungen von Dr. jur. Hoeres, Steuerberater, beachten! Lesen Sie:*

## Mein Kraftfahrzeug bei der Einkommen- und Lohnsteuer

**AUS DEM INHALT:** Aufwendungen für private und gewerbliche Kraftwagen - Der Kraftwagen des Arbeitnehmers - Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte - Unfallschäden bei der Einkommensteuer - Mietkaufverträge im Kraftfahrzeughandel bei der Einkommensteuer - usw. usw.

Herr Dr. H. Römer, Rechtsanwalt u. Steuerberater, schreibt u.a.:

... eine zusammenfassende Darstellung, die unter Verwertung der neuesten Rechtsprechung und Verwaltungspraxis sämtliche für den Kraftfahrzeughalter wichtigen einkommensteuerlichen Fragen klar und gemeinverständlich behandelt... wie der Kraftwagenhalter in gesetzlich erlaubter Weise einen Teil seiner Unkosten auf den Fiskus verlagern kann. Auch alle für den Arbeitnehmer in Betracht kommenden Fragen sind erörtert.

April 1955. 64 Seiten, Din A 5, Preis DM 2.50, Porto —.15

**BESTELLEN SIE DAHER SOFORT!**

**BESTELLZETTEL**

An MOTOR-PRESSE-VERLAG, STUTTGART, Postfach 1042

Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung:

..... Expl. Hoeres, Kraftfahrzeug bei der Einkommensteuer

Gesamtbetrag (einschl. 15 Pfg. Porto pro Expl.) habe ich am ..... auf Postcheckkonto Stuttgart 18499, Motor-Presse-Verlag, überwiesen — soll durch Nachnahme erhoben werden — liegt hier in bar — in Scheck bei.

(Bei Nachnahme zuzüglich DM —.55 Portospesen)

Sie sparen die hohen Nachnahmegebühren, wenn der Betrag im voraus auf unser Postcheckkonto überwiesen wird.

Name ..... Vorname .....

Ort .....

Straße ..... Nr. ....

Bitte sorgfältig und deutlich, möglichst in Blockschrift, ausfüllen!

**Die atmende Autohülle**

für Moped - Roller - Krad und Wagen

**Katte** Hamburg 1, Norderstraße 37, Ruf 246964

**Lilibox**

die modernste Stahlgarage

Sieger AG, Geisweid, Postf. 13

**Lichtenfeld**

Auspuffblenden

FÜR ALLE WAGEN

HAMBURG 1

Sprinzenhof 2 · Fernruf 332857-59

**Sippel Schonbezüge**

Hersteller: Geschw. Sippel, München Mühlenstraße 33, Telefon 21635

Den prakt. Camping-Bedarf vom **Stuttgarter Camping-Haus, Stuttgart, Kronenstraße 3**

Fordern Sie unseren Katalog an!

**Achenbach-Garagen**

Wellblechhallen, Fahrrad- u. Motorradstände, Stahlbeton- u. Betonplattenbauten

**Gebr. Achenbach GmbH.**

Weidenau - Sieg. Postfach 188

**Motorradfahrer!**

Achse beim Einkauf Deines Sattels auf diese Wertmarke

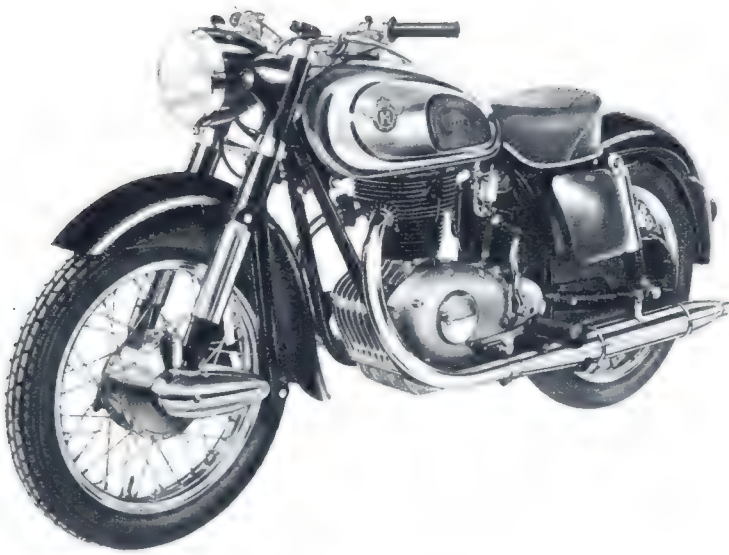
23 Jahre

**PAGUSA**

PAGUSA-WERKE HAMBURG-SCHNEFFELD

## Umsatzsteigerung durch Anzeigenwerbung

„Das AUTO, MOTOR und SPORT“ empfiehlt sich als erfolgswähr.



## Horex-Resident

heißt die neue 350er, die die Regina ablöst. Wichtigste Daten: Einzylinder-Viertakt mit hängenden Ventilen, Bohrung x Hub 77 x 75 mm, Verdichtung 1:7,1, Dauerleistung 22 PS bei 6250 U/min, Vierganggetriebe, Vorder- und Hinterradschwinge, Reifen vorn 3,25-18, hinten 3,50-18, Radstand 1350 mm, Gesamtlänge 2000 mm, Sattelhöhe 800 mm, Gewicht vollgetankt 170 kg, 16-Liter-Tank, Verbrauch etwa 4 Liter/100 km, Höchstgeschwindigkeit 130 km/st, Beschleunigung 0 bis 100 km/st in 10,5 Sekunden, Preis DM 2150,-.



## Die Autosuper von Philips

Auch in diesem Jahr liefert die Deutsche Philips GmbH. zwei Grundtypen von Autosupern, und zwar einen UKW-Empfänger mit Drucktasten (Typ ND 541 V-01) und ein einfaches Autoradiogerät für Mittelwellenempfang (Typ ND 344 V-01) bzw. in einer zweiten Ausführung mit Mittel- und Langwellenempfangsmöglichkeit (Typ ND 444 V). Diese Typen weisen gegenüber den Ausführungen des vergangenen Jahres nur geringfügige schaltungstechnische Veränderungen auf.

Dem Wunsch des Handels entsprechend und aus Gründen der Lagerhaltung bezieht sich der Preis dieser Autosuper nicht mehr auf das komplette Gerät, sondern nur auf den Empfangsteil ohne Zubehör. Als Zubehör werden für die verschiedenen Wagentypen geliefert: Lautsprecher, Einbaumaterial und Entstörmittel.

Der Philips UKW-Autosuper (Typ ND 541 V-01) mit fünf Drucktasten zur Sendereinstellung besteht aus zwei Bauteilen. Der Bedienungs- und Empfangsteil ist nur 17,5 x 15,5 x 5,5 cm groß und in das Armaturenbrett jeden Kraftfahrzeuges leicht einzubauen. Der Verstärker- und Stromversorgungsteil kann an einer beliebigen Stelle des Kraftfahrzeuges untergebracht werden. Der UKW-Empfangsteil entspricht in seiner technischen Auslegung dem großen Heimradioapparate.

Der Philips Autosuper ND 344 V-01 ist die Bezeichnung eines preiswerten und zuverlässigen Autoradios für Mittelwellenempfang. Mit einem zusätzlichen Empfangsteil für Langwelle wird dieses Gerät unter der Typenbezeichnung ND 444 V geliefert.

**Abgespannt?**  
Kola **DALLMANN**  
macht Müde mobil

95 Pf. u. DM 1.50, m. Lecithin DM 1.80 - In Apoth. u. Drog.



## Was ist das?

Wörtlich übersetzt heißt es: stark bakterientötend. Das Mullkissen von „Hansaplast“ ist nämlich mit einem Antiseptikum imprägniert, das die Entzündungserreger vernichtet.

Wird also der kleine Schnitt oder Riß sofort mit „Hansaplast“ verschlossen, so ist einer Entzündung weitgehend vorgebeugt. Deshalb für kleine Verletzungen stets sofort „Hansaplast“ nehmen!

**Hansaplast** ORIGINAL **Beiersdorf** PFLASTER

## DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte



Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

**DIPL.-ING. DR. E. VOGELSAANG**  
REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUUF 2665

Das ist die **Spezial Regenbrille**

Ein neues **IDEAL** Erzeugnis

**Rennerprob! - Verblüffende Wirkung - Stets klarer Durchblick auch bei stärkstem Regen und Schneetreiben**

Lassen Sie sich bei Ihrem Händler auch die neue **Spezial-Vollsehbrille** für Brillenträger zeigen.

**GUSTAV EICHENWALD**  
SCHUTZBRILLENFABRIK  
NEUSS / HAFEN

**Ortisel** (St. Ulrich) • Grödnertal 1236 Meter  
Seilbahn auf die Seiseralpe 2002 Meter • Sessellifte

**Hotel Aquila Adler** Besitzer: Jos. Ant. Sanoner  
Gut bürgerliches Haus • 220 Betten • Mit letztem Komfort  
Fernsprecher 62-03 • Pensions- und Pauschalabkommen

Sie fahren zugfrei  
im Schiebedach-Wagen mit **AEROREX DBP**  
- auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz -  
und in der Limousine mit **AEROREKORD**  
Bitte Prospekte anfordern!  
Hersteller: **WERNER JUNG** - Oldenburg (Oldb) - Auguststraße 51



## Wissen Sie schon? Gegen Reisekrankheit Hexobion

Reines Vitamin B<sub>6</sub> - wird auch von Kindern gut vertragen.  
Für DM 1.70 in allen Apotheken erhältlich.

### Weißwand-Neuheit „WEISSRING“

DBGM u. Ausl. Pat. a.

Man klebt WEISSRING (weiße Gummiringe) mittels mitgelieferten Spezialklebers eigenhändig und einfach auf Reifenwände.

Absolute Festhaftung - leichte Reinigung elegante Wirkung!

Fünfersatz für PKW DM 24.80, Vierersätze für Kräder und Motorroller DM 19.90 bzw. DM 14.90.  
Reifengrößen angeben!

Nachnahmeversand durch  
H. Stender, Hilden/Rh., Luisenstraße 19

FAHR ELEGANT - MIT WEISSRING-WAND!



### RÜCKBLICK-SPIEGEL

neue moderne Form, besserer Überblick. Geh. rein Messing, verchromt. DM 10.80  
Nachnahme-Versand. Prospekt anfordern!  
Peter Fischer, München 23, Ungererstraße 5A

### Freiw. Auto-Versteigerung

(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)

nächsten Dienstag, 11 und 16 Uhr  
Besichtigung und Nachverkauf täglich

(4) H. Bauer, Kfz.-Versteigerer,  
Frankfurt/M.-Süd,  
Ziegelhüttenweg 37 - Ruf 65414

## AUTO-MARKT

### Günstige Gelegenheiten!

#### BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise,  
günstige Rabatte)  
Kauf - Verkauf - Zubehör - Ersatzteile

#### ALFA ROMEO

Alfa Romeo 1900 Super, 90 PS, 4sitz. Limousine mit Schiebedach, 170 km/st, in gepflegtem Zustand, für DM 6500.- zu verkaufen. Ang. unter 4895 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 1876/1263

#### CADILLAC

Cadillac Typ 61, in sehr gut gepflegtem Zustand, mit 2 Radios und allem Komfort, wegen Todesfall abzugeben. Preis nach Vereinbarung. Angebote unter 4903 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1899/1264

#### DKW

DKW-Luxus-Coupé 2/3 Sitzer 700 ccm, Typ F 89 P, Direktionswagen, schwarz, mit allem Zubehör aus Privathand zu verkaufen.  
Weissenhurm/Rh., PostschlieBf. 13, Tel. 6379 u. 6401  
1900/1264

## SICHERHEITS - SCHLEPPSEIL

### „ILTIS“

D. P. u. Ausl. P. a.

vollelastisch - immer straff  
HUBERT P. GOLLER, AMBERG/BAYERN

**Autoporter**  
der ideale Lastenträger

- Steuer- und zulassungsfrei
- Stört nicht am Wagen
- Benötigt keine Garage
- Jederzeit vorhanden und betriebsbereit
- Trägt schwere Lasten und auch sperrige Güter
- Erlaubt jegliches Rückwärtsfahren
- Verteuert den Betrieb nicht
- Hält die Spur
- Bedeutend billiger als ein Normal-Anhänger

Preis DM 475.-  
+Anbauteile je nach Wagentyp

**PANZER** TEL. 52153-FS 089611  
hat alles fürs Auto **BONN-C**

## Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

### Oberbayern

#### Lido Venedig

**Hotel Villa Nora** - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

#### Rapallo (Riviera)

**Hotel de la Ville** - 1954 eröffnet - gepflegt - alle Zimmer m. Bad/Dusche - Grill-Bar - Keine Pensionsverpflichtung.

#### Rom

**Victoria-Hotel**. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

#### Torbole, Gardasee

**Kaldor's Hotel „Casa Beust“**, altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

#### Corvara-Badia, Provinz Bozen

**Hotel Posta-Zirm**, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

#### Franzensfeste-Fortezza

**Posthotel Reifer**, Knotenp. Dolom./Süden, bekannt gute Küche und Weine - Jausenstation.

#### Karersee, 1609 mtr., Dolomiten

**Hotel Latemar**. 150 B., mod. einger. Resta. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

#### La Villa, Val Badia

**Hotel Dolomiti**. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

#### Meran

**Hotel Continental**, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

#### San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m

**Hotel Colbricon**. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

#### Waidbruck, Ponte Gardena

**Einkehr „Kalter Keller“**, das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

### Südtirol

#### Bozen, 265 mtr.

**Hotel Post-Europa**. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

#### Brunico - Bruneck

**Hotel Post**, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

### Italien

#### Fasano/Gardasee

**Hotel Centrale Fasano** - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

EINE GUTE NACHRICHT FÜR SIE:  
DIE NEUE  
**Diebstahlsicherung**  
KOSTET NUR NOCH: **DM 14.90**



Elektromagnetische  
**VENTILE**  
für Gas und Flüssigkeiten.

**HEIZMOTOREN-GMBH**  
ÜBERLINGEN-BODENSEE

**Schwenkfenster für Lloyd und Goggomobil**



Die zugfreie Belüftung!  
Einfachste Montage ohne Anbohren der Karosserie! **DM 15.80**

**KARL GOLLER KG**  **MÜNCHEN 38**

Die neue, blinkende  
**SOFFITTEN-LAMPE**  
in Ihrem Winker



Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für einen Satz (2 Lampen) **DM 12.50**

**SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.**  
ÜBERLINGEN-BODENSEE

AB SCHLIESSBARE  
**HAUBENHALTER**  
HAUBENVERSCHLÜSSE  
ALLER ART



**HACO**

BESCHLAGFABRIK  
**HAPPE & CO. TÖNISHEIDE**  
Wülfrather Straße 33, Postfach 17

**FIAT**

1400 Cabriolet, 4sitz., maron-met., beige Lederpolsterung, Radio, Weißwandreifen, ca. 12 000 km gelaufen, in erstklassigem Zustand bei Zahlungserleichterung zu verkaufen. Angeb. unter 4906 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1906/1265

Fiat 1900 Grand-Vue, ca. 6000 km gelaufen, Met.-Lackierung, zweifarbig, Radio, Weißwandreifen, in erstklassigem Zustand, Vorführungswagen, bei Zahlungserleichterung zu verk. Ang. unt. 4907 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 1907/1265

**LANCIA**

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrödestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1895/1264

**MERCEDES**

**Mercedes 300 SL** für 2 Großveranstaltungen (September/Oktober 1955) von bekanntem Fahrer gesucht, welcher an diesen Veranstaltungen schon mit Erfolg teilnahm. Angebote mit Bedingungen unter 4902 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1898/1264

**PEUGEOT**

**PEUGEOT**  
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1896/1264

**PORSCHE**

Porsche 1500 Coupé 1953, erstklassiger Zustand, azurblau, 46 000 km (VW wird in Zahlung genommen), Auto-Martens, Oldenburg (Oldb.), Nadorster Str. 202, Tel. 55 41. 1903/1265

**STUDEBAKER**

**STUDEBAKER**  
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1897/1264

**WOHNANHÄNGER**

Wohnanhänger gegen bar gesucht. Angebote unter 4909 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1909/1265

**VERSCHIEDENE**

**Mercedes 300 S** Cabrio, schwarz, 28 000 km  
**Mercedes 300 b** Lim., Ende 54, grün, 25 000 km  
**Mercedes 220 a**, 55, schw., Schiebedach, 10 000 km  
Div. **Mercedes 300, 220, 180** Benzin und Diesel, 220 A u. B Cabrios, SA-Cabrios  
**BMW 501 A**, Lim. 54, rot, 22 000 km  
Div. **Amerikaner**, Cadillac, Packard, Dodge, Ford, Chrysler, Studebaker u.a.m.  
**Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Str. 5-7**  
Ruf: 1 07 06, FS: 082/2874

Sport- oder Rennwagen von Lizenzfahrer zu mieten oder zu kaufen gesucht. Kautions gestellt werden. Zuschriften erbeten unter 4880 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1833/1259

**\* VERSCHIEDENES \***

Vom Versandhandel direkt an den Verbraucher, preisgünstig, Nachnahme, frei Haus liefern wir  
**Auto- und Motorrad-Zubehör**  
Spezialität: Camping-Artikel und Pelerinengaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.  
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

Maybach-Motor, fabrikneu, 6-Zylinder, mit Aggregaten, Type HL 42, sehr preisgünstig abzugeben. Th. Schorn & Co., Düsseldorf, Gerresheimer Straße 109, Tel. 7 47 47 / 48. 1902/1265

**Weißwandige Reifen** aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenia, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

1 Auto-Zelt (Auto-Camp), passend für Ford Taunus M 12 u. M 15 u. Opel Olympia. 1 Wilk-Autobett, passend für Ford Taunus M 12 u. M 15, neu, wegen Anschaffung eines großen Wagens preisgünstig abzugeben. Emil Martin & Söhne KG., Immenstaad am Bodensee. 1901/1265

**20 Jahre Fahrschulpraxis** verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**  
Wochenendlehrgang in Nürnberg 13./15. August 1955  
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Biete: kompl. Röntgenanl. u. Telef.-Auto-Super. Wert: 2500.— u. 450.— DM. Suche: Roller, schwere Maschine, oder Kleinwagen. Watermeyer, Hannover, Brauhofstraße 2. 1893/1264

**Komplette Einrichtung einer Motorradfabrik zu kaufen gesucht.**  
Angebote unter 4905 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1905/1265

1 **Dunlop-Spur- und Sturz-Gerät** (optisch) günstig zu verkaufen. Josef Bäker, Essen-Süd, Müller-Breslau-Straße 30, Tel. 7 23 09. 1911/1265

**Motorrad DKW RT 250**, Bauj. 1953, 23 000 km gefahren, mit Sturzhelm, Oberhose u. Regenjacke f. DM 900.— zu verkaufen. Steuer u. Vers. noch bis Sept. 55. Günther Schweizer, Obrigheim/N., Hauptstr. 32. 1910/1265

**Suche**

1 PKW Sechssitzer oder LKW 2600 ccm mit Dieselmotor.  
1 Dieselmotor komplett 4000-4600 ccm.  
Angebote unter 4908 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 1908/1265

**X** Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1892/1264

1 Vergaser Solex 32 PBI mit Zwischenfl. für 650 mm. 1 Doppelfallstr.-Verg. Solex 32 IFF sowie 1 Zylinderblock für Fiat 1500 kpl. mit K'welle, Nockenwelle u. Pleuel zu verk. Angebote unter 4904 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postf. 1042. 1904/1265

**ZEBO-Garage** kommt als kleines Paket ins Haus, findet im Packraum Ihres Wagens Platz, ist in 10 Min. ein feststehendes Autozelt mit runder Form und Öffnungsklappe. Hersteller: Georg Fuchs, Ruhstorf über Dingolfing.

**Billiger und schneller**

verkaufen oder finden Sie durch  
**eine kleine Anzeige**



Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

**„AUTO MARKT“**

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

**Einschaltung erfolgt stets sofort!**

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellensuchen nur DM 1.—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1.50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

**Schreiben Sie uns noch heute!**

Bestellzettel! Hier ausschneiden

An  
**VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.**,  
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text ..... X  
gemäß obstehendem Angebot an:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse —  
unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist  
gestrichen.

Name: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

# Die letzte Seite

## Küllchens Begräbnis

Mein liebes Küllchen! Du bist das Küllchen, das unsichtbar im Innern des Vergasers die Schwimmemnadel in das Schwimmerkläppchen drückt, an dem die Schwimmemnadel dann verdeckt, worauf das Auto warm nicht mehr starten will, sich beim plötzlichen Gasgeben verschluckt, vielleicht sogar Benzin säuft, überhaupt einige Mucken hat. Liebes Küllchen, es liegt selten an Dir, wie ich ehemals ehrlich über Dich schrieb. Dein Wert besteht nur darin, daß es manchmal an Dir liegt, die Werkstatt aber niemals von Dir weiß. Aus dem stummen Vergaser heraus an die Öffentlichkeit gezerrt, hast Du Leserbriefe einfach: Autofahrer bedankten sich bei Deinem Entdecker, und Fachleute waren empört, weil sie Dich nicht entdeckt hatten.

Die Autofahrer argumentierten damit, daß nun ihr Auto richtig fährt. Die Fachleute argumentierten damit, daß es Dich nicht geben kann, weil sie nicht auf Dich gekommen sind.

Zeitschriften und Rundfunk wissen längst, daß auf hundert zufriedene Kunden nur eine zufriedene Zuschrift kommt, daß aber auf zehn unzufriedene ebenfalls eine eintrifft. Nach dieser Statistik, liebes Küllchen, mußt Du wohl sündiger sein, als ich dachte: Dreißig Leute sind gegen Dich und achthundert für Dich.

Wie gut ein Auto funktioniert, hängt nicht davon ab, was die Fachleute glauben, sondern was die Fahrer erfahren.

Fahrer glauben an das, was ihnen zustößt. Fachleute glauben aber nur an sich selbst.

Nun aber, Küllchen, bist Du zu Grabe getragen. Man hat Dich nicht widerlegt, sondern ausgemerzt!

Solex, die Herstellerin unserer allermeisten Vergaser, hat den Redaktionen ein schwarz-glänzendes Töpfchen zugesandt, dessen angeheftetes Messingkläppchen darauf schließen läßt, daß es sich um einen neuen Schwimmer handelt. Die Redaktionen haben die dunkle Nuß geknackt und fanden darin ein Zettelchen: „Spoerl und der Fortschritt“.

Ich habe mein Auto auf der Straße gewendet und bin zu den Leuten hingefahren. Wie kommt mein Name in das Innere eines Schwimmers?

Was habe ich damit zu tun, wenn die Firma Messing dadurch spart, daß sie die Schwimmer aus gespritztem Nylon herstellt?

Das Messingkläppchen ist geblieben. Und damit lebt das Küllchen weiter. — Schnelle Logik aber ist nicht ganze Logik.

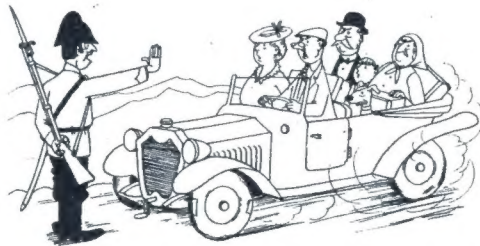
Das Küllchen läßt sich nicht vermeiden, man kann es nur unwirksam machen. Der neue Nylon-Schwimmer der Firma Solex ist derart leicht, daß er nicht mehr Schwimmer, sondern quasi Freischwimmer geworden ist. Und mag da auf seinem Schwimmemnadelkläppchen noch so ein Küllchen sein, er schwimmt derart frech nach oben, daß er auch bei verreckter Schwimmemnadel gegen allen Pumpendruck den Zufluß schließt.

So lebt das Küllchen weiter, aber ohne Schaden anzurichten. Mit dem Nylon-Schwimmer spart man Messing und zugleich auch Ärger.

Und meiner Frau, die ich besonders lieb habe, sagte ich: „Glaubst du, Liebste, nun endlich auch an das Küllchen?“

Und sie sagte: „Das ist zweifellos sehr fein, wenn eine solche Firma etwas gegen Küllchen tut. Ich aber habe dich lieb auch ohne alle Küllchen.“

Alexander Spoerl



Royal Auto, Brüssel

## Neue Einnahmequellen der Landwirtschaft

Die Bauern brauchen sich in der Wildeshauser Gegend keine Sorgen mehr um steuerfreie Nebeneinkünfte zu machen: Alljährlich wird dort eine Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Wildeshausen“ durchgeführt, bei welcher es darauf ankommt, mit Wagen und Motorrad etwa 150 km Gelände zurückzulegen. Da sich die Streckenführung bekanntlich herumspricht, wußten die schlaun Bauern gleich, wo es etwas zu verdienen gab. An den Schlammlöchern, Wasserdurchfahrten und engen Fahrtrinnen postierten sie sich und harrten der Fahrzeuge.

Bald kam der erste Wagen und saß fest. Trotz M + S-Reifen.

„Tschä“, sagte ein Bäuerlein, „wat giffst denn ut, wenn wie di wedder rut holt?“ Der entgeisterte Fahrer holte erst einmal tief Luft, über sah die aussichtslose Lage und bot fünf Mark. Nach Entrichtung dieses Betrages faßten die anwesenden Zuschauer an und sofort war der Wagen wieder flott. Dies war aber ein kleiner Wagen. Bei einem Mercedes 220 war die Taxe gleich 20 Mark. An einer anderen Stelle, einer sehr tiefen Furche — die Wagen drohten aufzusitzen —, hatten die schlaun Zeitgenossen die Umgehung mit Steinbrocken, schön scharfkantig, versperrt. Und kassierten daraufhin, wie es ihnen beliebte. Abends wurden die Gewinne, die bei über 80 Wagen sicher nicht unbeträchtlich waren, zur nächstgelegenen Gastwirtschaft gebracht. Als die ungläubigen Funktionäre sich von dem Tatbestand überzeugen wollten, waren die schlaun Bauern schon nicht mehr vernehmungsfähig. E.

## Polizeibeamte trotz erwiesenen Tatbestandes freigesprochen

Die Große Strafkammer beim Landgericht Marburg sprach nach zweitägiger Verhandlung den dienstaufsichtsführenden Beamten der Marburger Verkehrspolizei, einen 56jährigen Obermeister sowie einen Polizeihauptwachtmeister von der Anklage der Begünstigung im Amt frei. Die Strafkammer sah zwar den Tatbestand objektiv als erwiesen an und belegte auch die beiden Beamten mit der Tragung der gesamten Verfahrenskosten, kam aber trotz starker Verdachtsmomente zu keiner Verurteilung, da den Polizeibeamten das subjektive Bewußtsein, eine Straftat begangen zu haben, nicht lückenlos nachgewiesen werden konnte. So weit die Urteilsbegründung des Gerichts.

Das war der während der zwei Verhandlungstage festgestellte Tatbestand: Der Hauptwachtmeister hatte in der Nacht zum 30. Juni 1954 einen höheren Beamten der Stadtverwaltung Marburg in stark angetrunkenem Zustand am Steuer seines Wagens angetroffen und, da dieser vorher etwa gegen 3 Uhr nachts ein vierstündiges Hupkonzert in der nachts stillen Marburger Altstadt-Straße veranstaltet hatte, mit zur Wache genommen. Der städtische Beamte erklärte dort überraschend, er habe zwar an einem mehrstündigen Richtfest teilgenommen, aber kaum Alkohol genossen und sich lediglich infolge einer Gallenkolik vor Schmerzen gekrümmt und dabei immer wieder mit dem Kopf den Hupenkrantz und mit dem Fuß den Anlasserknopf seines Wagens berührt. Obwohl der Hauptwachtmeister und der dienstaufsichtsführende Oberbeamte auf Grund des verhältnismäßig klaren Tatbestandes zumindest begründete Zweifel haben mußten, unterließen sie es, eine Blutprobe bei dem städtischen Beamten entnehmen zu lassen, die Tatzeugen namentlich festzuhalten, eine Eintragung in ihr Diensttagebuch vorzunehmen und schließlich eine Anzeige wegen Trunkenheit am Steuer zu erstatten. Erst einige Wochen später wurden auf Veranlassung der Staatsanwaltschaft Marburg entsprechende Ermittlungen eingeleitet, die dann auch zur Verurteilung des städtischen Beamten geführt haben.

Oberstaatsanwalt Dr. Rahn, der in seinem Plädoyer 3 Monate bzw. 6 Wochen Gefängnis mit Bewährungsfrist für die beiden Polizeibeamten gefordert hatte, bezeichnete es als ein sehr bedauerliches Faktum unserer Zeit, daß Polizeibeamte bei Straftaten von Kameraden, Kollegen, Vorgesetzten oder guten Bekannten vielfach mit zweierlei Maß messen. Da aber gerade die uniformierte Polizei in der Öffentlichkeit als ein besonderer Wertmesser für die Sauberkeit des Staatsapparates bewertet werde, gelte es einen derartigen Zug der Zeit energisch zu bekämpfen.

—sc—



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleisch jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigentel: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotations-tiefdruck: Chr. Belsler, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERi und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungs-pflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 6.75, jährlich DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postcheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.



Diese 5 Rippen  
verhindern Kriechströme



**Verlangen Sie  
nur die besten Zündkerzen**

Mit der weltberühmten Champion-Qualitäts-  
zündkerze genießen Sie höhere Leistung, größere  
Startfreudigkeit und nicht zuletzt erhebliche  
Ersparnis an der Benzinrechnung.  
Champion-Kerzen mit dem patentierten 5-Rippen-  
Isolator sind so konstruiert, daß die volle Kraft  
des neuzeitlichen Benzins ausgenutzt wird.  
Versuchen Sie einmal, was wirklich in Ihrem  
Wagen steckt.

Verlangen Sie einen neuen Satz vollzündende

**CHAMPION**  
ZÜNDKERZEN

Kerzenwechsel  
alle 15.000 km

Seit 25 Jahren

**VISCOBIL**



**Motoröle**  
bewährt bei allen Anforderungen  
Verlangen Sie Druckschriften und Bezugsnachweis

DEUTSCHE VISCOBIL ÖL GESELLSCHAFT M.B.H. HAMBURG

*Langlebig*.....

Unter den Menschen sind die  
Balkanvölker für ein ungewöhnlich langes Leben bekannt,— unter  
den Reifen ist es der Continental-R, dessen Langlebigkeit geradezu  
sprichwörtlich geworden ist. Die dicke Lauffläche in Verbindung  
mit dem Aufbau und der Zusammensetzung des Materials hat  
sich auf sein Leistungsvermögen ausgewirkt. Continental - R - Rei-  
fen sind nicht nur in hohem Maße wirtschaftlich, sie  
vermitteln darüber hinaus einen hohen Fahrkomfort.



**Continental R** sind langlebig!

